HARALD BUSCH

U-BOOT AUF FEINDFAHRT

C. BERTELSMANN GÜTERSLOH

BERTELSMANN-BILDBAND

1. Auflage 1942

Tiefdruck: Brönners Druckerei (Inh. Breidenstein), Frankfurt-M. · Printed in Germany

OKW

Aus dem Führerhauptquartier, 12. 10. 41.

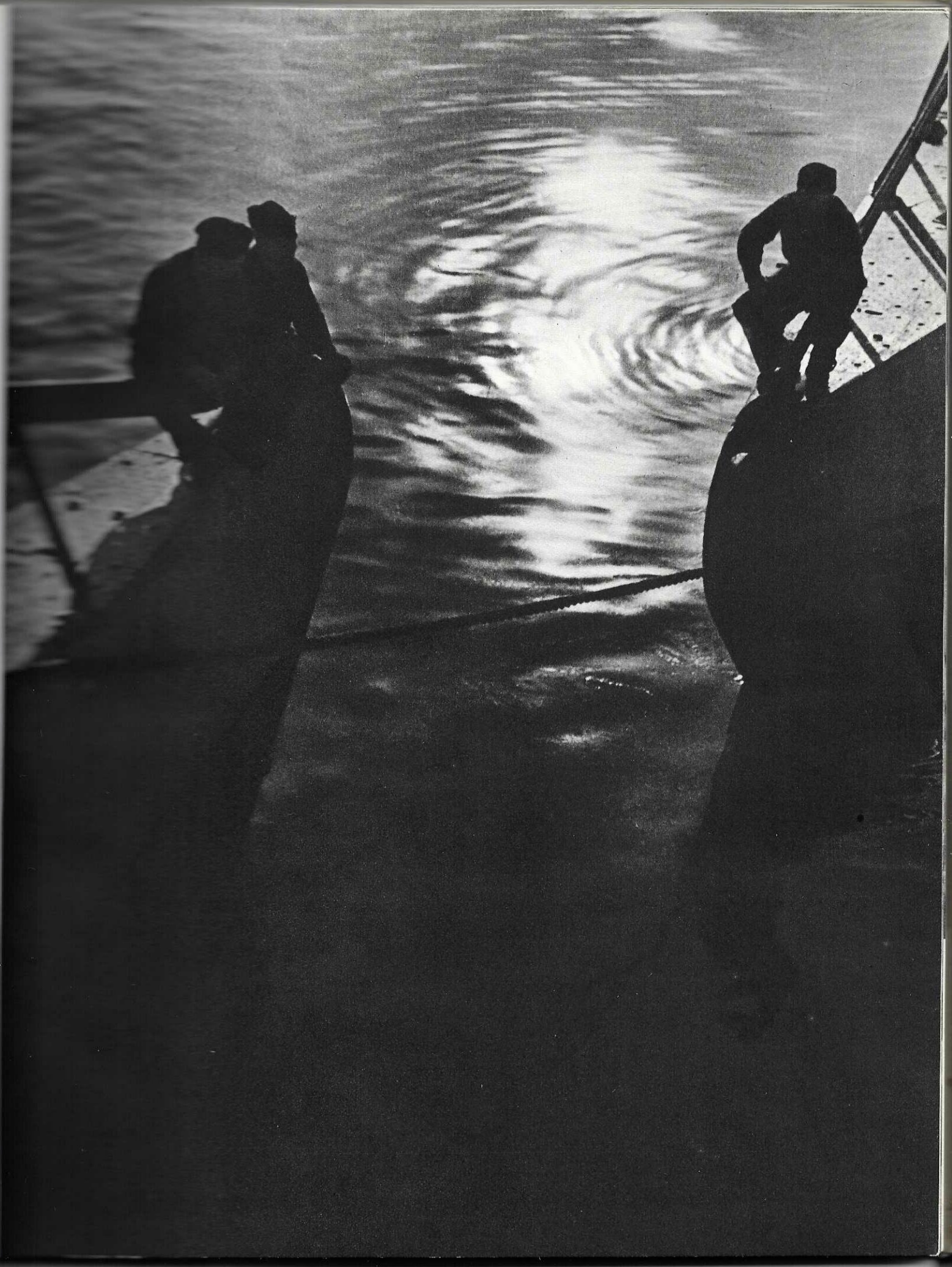
„ . . . Im Kampf gegen die britische Versorgungsschiffahrt versenkten Unterseeboote im Atlantik drei Schiffe mit 23000 BRT . . . "

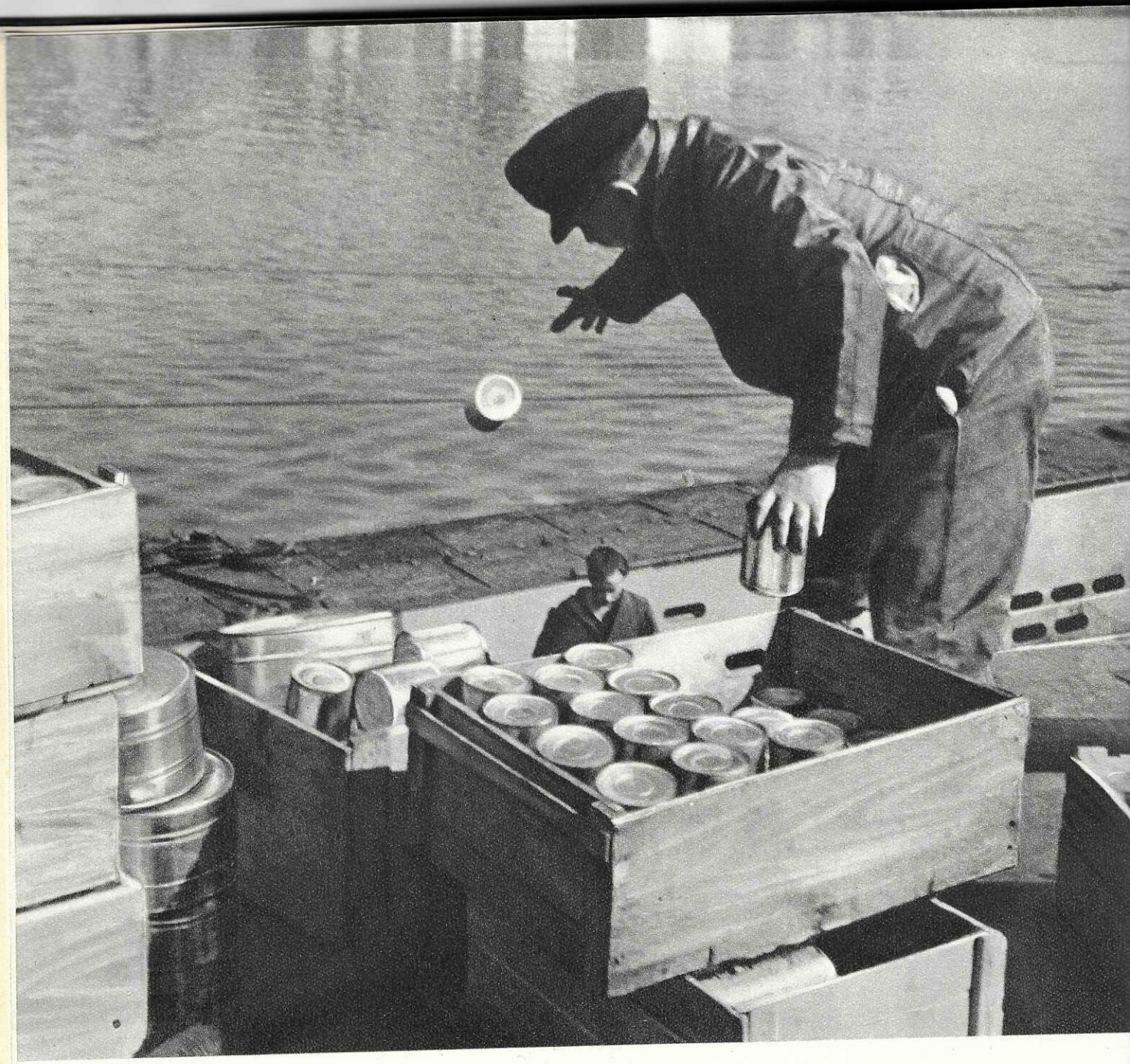
Diese und ähnliche Erfolgsmeldungen unserer Unterseebootswaffe werden von Millionen deutscher und ausländischer Rundfunkhörer abgehört, von Millionen Zeitungslesern gelesen. Die Tage und Wochen härtester Seefahrt, die Stunden harter, unermüdlicher Verfolgung, die Sekunden kühnster Entschlüsse und tapfersten Einsatzes, die das Zustandekommen einer einzigen U-Bootserfolgsmeldung des OKW-Berichtes ermöglichen, kennt niemand, der dies alles nicht selbst miterlebte oder mit durchzukämpfen half. Der vorliegende Bildbericht mit seinen erklärenden Texten soll unseren deutschen Volksgenossen Arbeit, Dienst, Kampf und Erfolg eines U-Bootes auf Feindfahrt schildern.

In einem U-Bootsstützpunkt
Oktober 1941

Kriegsberichter Dr. Harald Busch

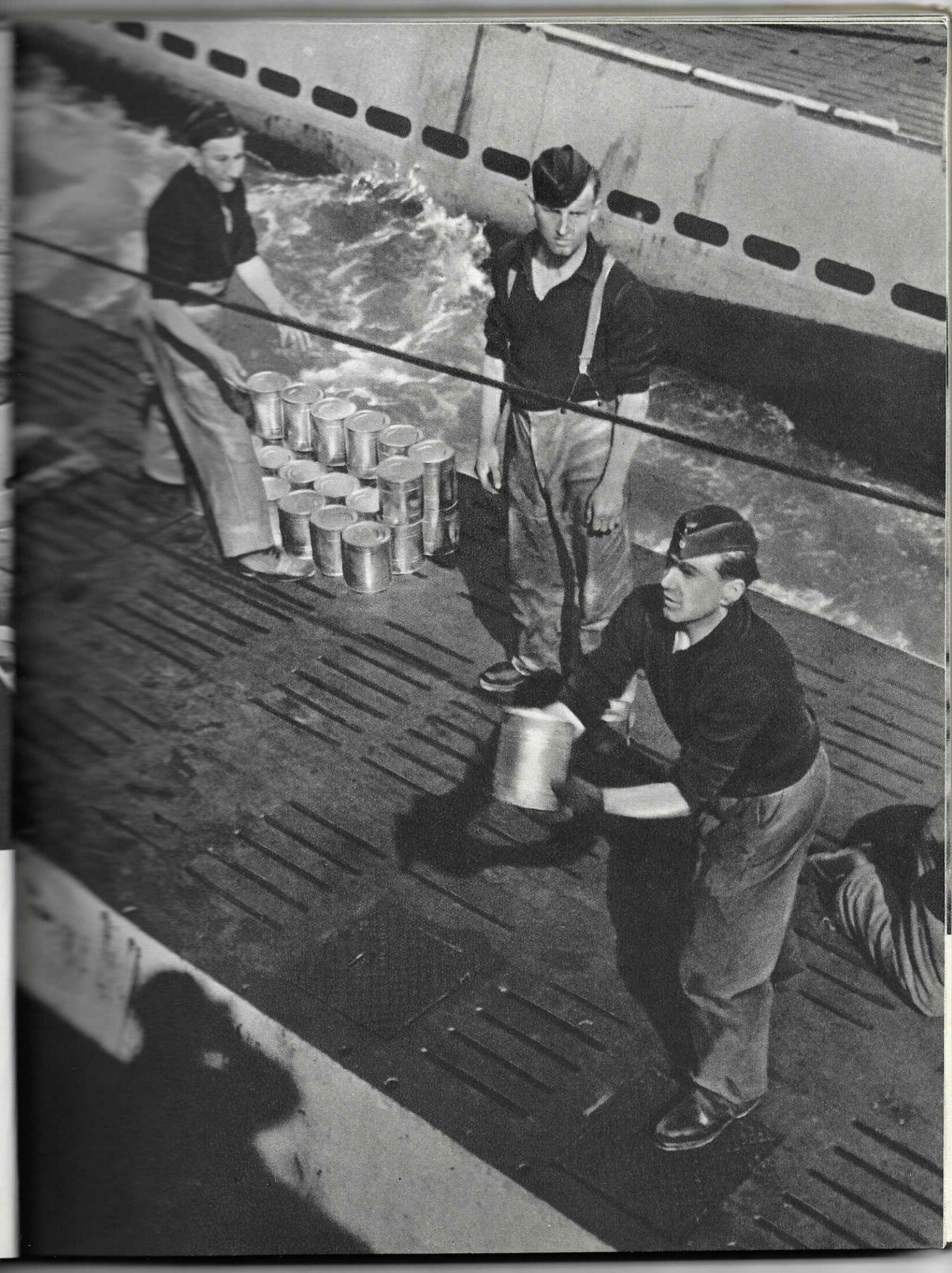
In ihren Einsatzhäfen liegen die U-Flottillen. Die Boote warten auf die Fernfahrt. Sie sind Englands unheimlichster Gegner.





An der Pier und auf dem Lieger stapeln sich Berge von Proviant, fast alles in Dosen (z. B. die „Blechochsen"). Selbst der Bootsmann, die „Nummer I" des Ersten Wachoffiziers für alles Seemännische an Bord, packt mit zu. Es ist unendlich viel, das als Ausrüstung dem Boot auf die Fernunternehmung mitgegeben werden muß.

An Oberdeck — lediglich einer dem Rumpf aufgesetzten Blechverkleidung zur Stütze des Holzdecks, das allein (außer dem Turm des Bootes) über Wasser ragt, damit man das eigentliche unter Wasser liegende Boot überhaupt begehen kann — stehen ein paar Mann der Besatzung und fangen auf, was ihnen zufliegt. Von Hand zu Hand geht der Vorrat weiter bis in die Last. Es ist nicht so einfach, jedes Ding so anzuordnen, daß man nachher, ohne viel kramen zu müssen, der Reihe nach an das jedesmal Notwendige herankommen kann.



Über vierzig Mann auf jedem Boot wollen auf Monate verpflegt sein. Als letztes kommt möglichst erst am Tag des Auslaufens der Frischproviant an die Pier gerollt: Zitronen, Kartoffeln, Gemüse und Fleisch für die ersten acht Tage. Länger hält sich das alles nicht an Bord. Äpfel sind etwa nur vierzehn Tage zu genießen, das Frischbrot wird dann durch die feuchte Luft mit dickem Schimmel rings und innen vergammelt sein und zuletzt „Kaninchen" genannt werden, wegen seinem zottigen Belag. Dann freut man sich auf das Büchsenbrot, obgleich das einem wie Pappe schmeckt, solange das Frischbrot noch zu genießen ist.

Die letzten Brocken werden an Bord gebracht. An persönlichem Kram ist es nicht eben viel: alles geht in eine Handtasche hinein, denn Wäsche wird selten gewechselt, man schläft an Bord im vollen Zeug, Rasieren gibt es nicht, auch wäscht man sich nicht allzu oft: dazu ist das Frischwasser zu kostbar. Zahnbürste und Handtuch, vielleicht ein kleines Bild fürs Spind, mehr bedarf es nicht. Schon weht am Heckstock des Turmes die Reichskriegsflagge. Das S.M.G. gegen überraschende Fliegerangriffe ist schußbereit. Die Lüftungsdurchlässe an der Brückennock über dem Turm führen die Frischluft zu den Dieseln, sobald diese angesprungen sind.

„Los vorn und achtern!" Der Kommandant beim Ablegemanöver.

Die Leinen werden gelöst und dann aufgeschossen und verstaut. Langsam setzt sich das Boot von dem Lieger ab und schiebt sich in den Strom.

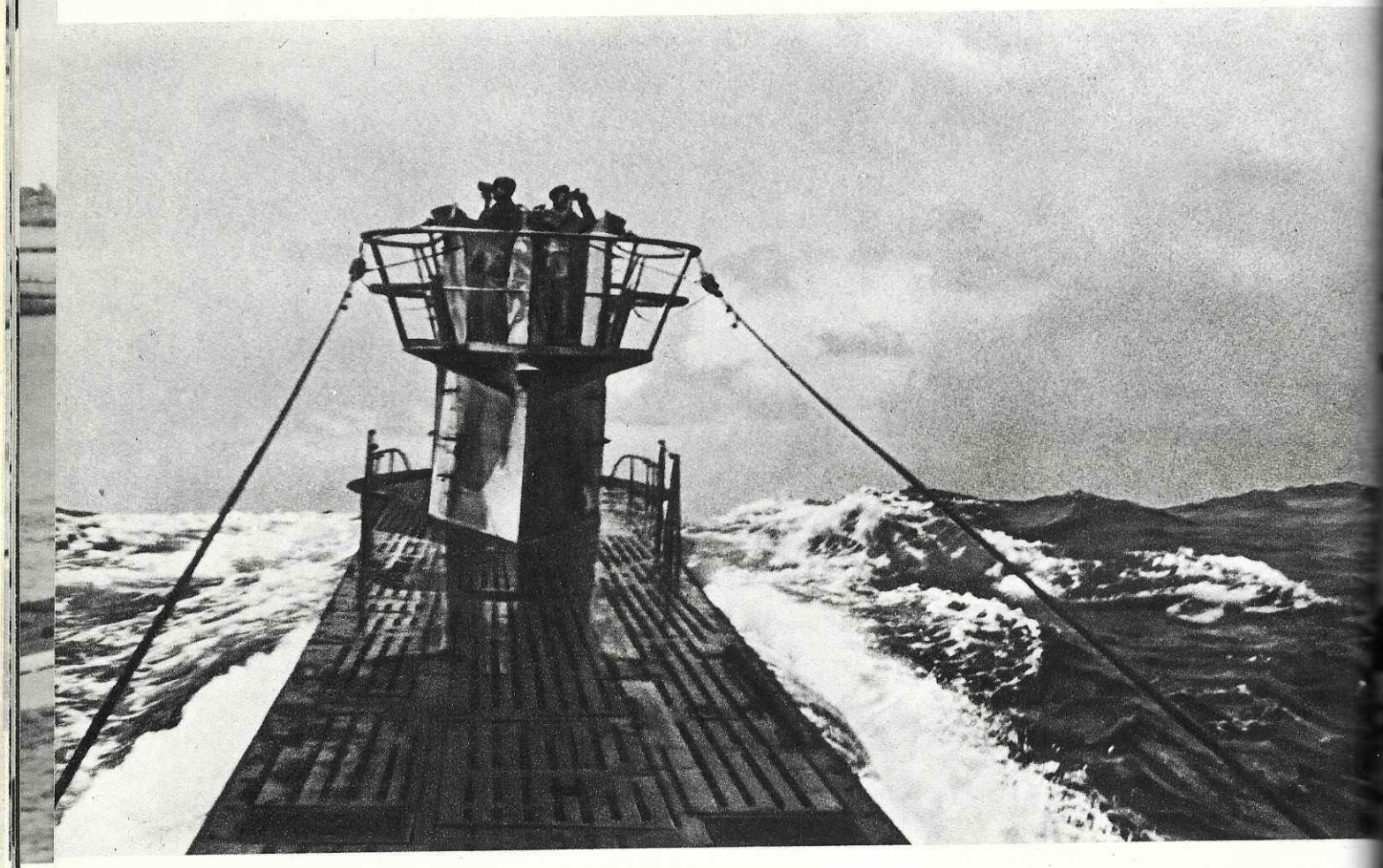
Der Flottillenchef grüßt das scheidende Boot und wünscht erfolgreiche Heimkehr. Am Sehrohr ist der Strauß frischer Blumen angebracht, der dem Kommandanten traditionsgemäß zum Abschied von einer der deutschen Krankenschwestern überreicht wird. Seine vertrockneten Blumen werden nicht eher aus der Kommandantenkammer entfernt, als bis das Boot glücklich wieder zurückgekehrt ist.

Im vertragenen U-Bootspäckchen stehen die Männer an Oberdeck und grüßen zurück, während der Streifen Hafenwasser immer breiter und breiter aufquillt zwischen Boot und Liegeplatz, von dem aus die Kameraden dichtgedrängt ihnen nachwinken. Man sieht sie noch und hört deutlich, wenn auch schon halb verschluckt vom schralenden Wind, die Marschmusik der Standortkapelle, die schmetternd den Abschied gab: Muß i denn, muß i denn . . . Wie lange wird die Reise wohl dauern? Ob sie wieder viele Siegeswimpel mitbringen dieses Mal? Ach was! Unser Alter und wir, wir werden es schon schaffen!

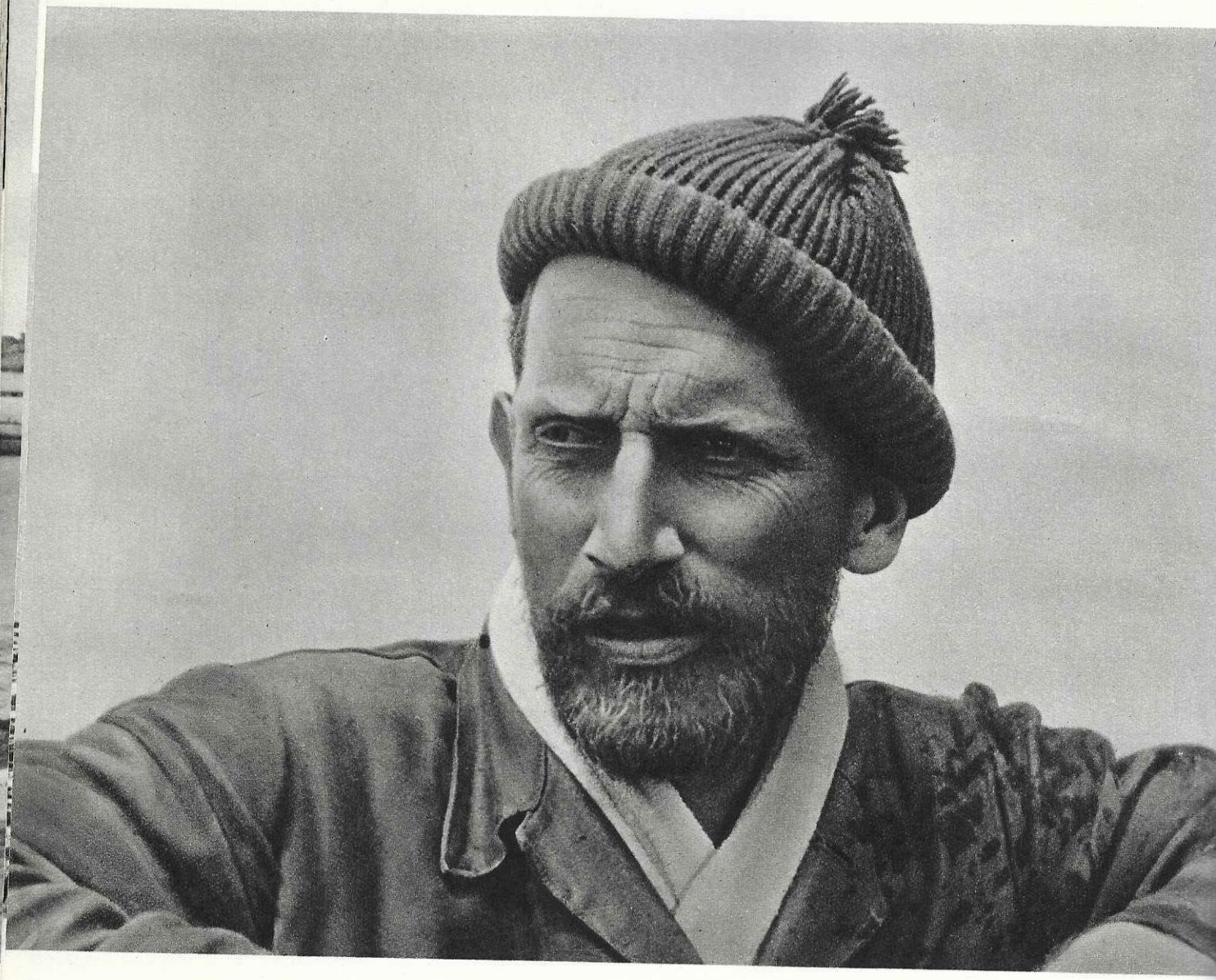
Dann springen die Diesel kräftiger an, der Maschinentelegraf schrillt, und nun gleitet das Boot schneller aus dem Hafen hinaus, dem offenen Atlantik zu. Die Mannschaft, soweit wachfrei, ist an Oberdeck angetreten. Wenn das minengefährdete Gebiet passiert ist, wird der Ruf „Besatzung von Oberdeck!" sie ins Boot befehlen. Dann bleibt draußen nur noch die Brückenwache, vier Mann jedesmal für vier Stunden; allenfalls dazu der Kommandant. Gäste sonst sind nur geduldet, wenn kein Alarm zu erwarten ist. Das Oberdeck wird im Nordatlantik von keinem betreten. Manch einer kommt während der ganzen Unternehmung nicht ans Tageslicht.

Mit der sinkenden Dämmerung gewinnt das Boot die freie See der nördlichen Biskaya. Noch ist die Brücke vollbesetzt von den Männern der Freiwache außer dem Ausguck. Zum letzten Male genießen sie die frische Luft. Fern versinkt die Küste. Der Abend steigt herauf, die erste Nacht der Fernunternehmung. Die Feindfahrt hat begonnen.

Stunde um Stunde stehen sie, steuerbord vorn der Wachoffizier, der Bootsmann backbord, nach achtern die beiden Ausgucks der Mannschaft. Stunde um Stunde prüfen sie die Kimm, den Himmel, die See nach feindlichen „Kollegen", angreifenden Flugzeugen, nach Verfolgern — und nach Beute. Jeder einzelne Mann hat seinen bestimmten Sektor von 90 Grad. Der Sehrohrbock gibt guten Halt, sich zwischen ihm und der Brückenverkleidung festzuklemmen, wenn man die Hände freibehalten will, das Glas vor die Augen zu bringen. Denn Ausguck ist das halbe Leben! Auch der Raum hinter der Krümmung der Kimm muß berücksichtigt werden: auf schlanke Masten und blasse Rauchschleier, die das bloße Auge nicht auszumachen vermag; sie heben sich über die trennende Krümmung hinaus, man muß sie nur finden!



Auf und ab wiegt der weite Atlantik das winzige Boot unter der riesigen Glocke des Himmels. Vier Mann halten unermüdlich auf der offenen Brücke Wacht. An ihnen hängt zu großem Teil der Erfolg und die Sicherheit des ganzen Bootes.



Wie ein Nachfahre alter Meerkönige der Wikinger-, der Seegermanenzeit wirkt dieser U-Bootswachoffizier.

Unglaublich schnell wechselt das Wetter im Atlantik. Gewitter kündet sich an. Der Wind frischt auf. Das Spritzwasser ist eisig kalt. Da ist es gut, Wetterzeug über die warmen Felljacken zu zerren, denn mit der wachsenden Dünung nehmen die Brecher zu, die über die Männer auf der Brücke dahinklatschen. Man ist schneller naß als wieder trocken, und am besten dicht und warm verpackt, wenn man seine vier Stunden wachsamen Ausguck frisch bleiben will. Mit der Linken hält sich der Mann auf dem schwankenden Turm, während die andere das scharfe Doppelglas vor die Augen hebt, wieder und wieder die Kimm zu überprüfen.

Auch das graue Lederzeug, kurz U-Bootspäckchen genannt, hält gut warm und schon eine Menge ab. Schmiert die Ferne sich mit Wolkendunst und Regenflagen zu, so heißt es doppelt wachsam sein. Es soll uns nichts entgehen in unserem Revier. Auch schnelle Einzelfahrer gilt es zu finden, anzugreifen und, wenn möglich, zu vernichten, so mühsam das auch sein mag; nicht nur die langsameren, weithin sich ankündigenden, aber stark gesicherten Geleitzüge.

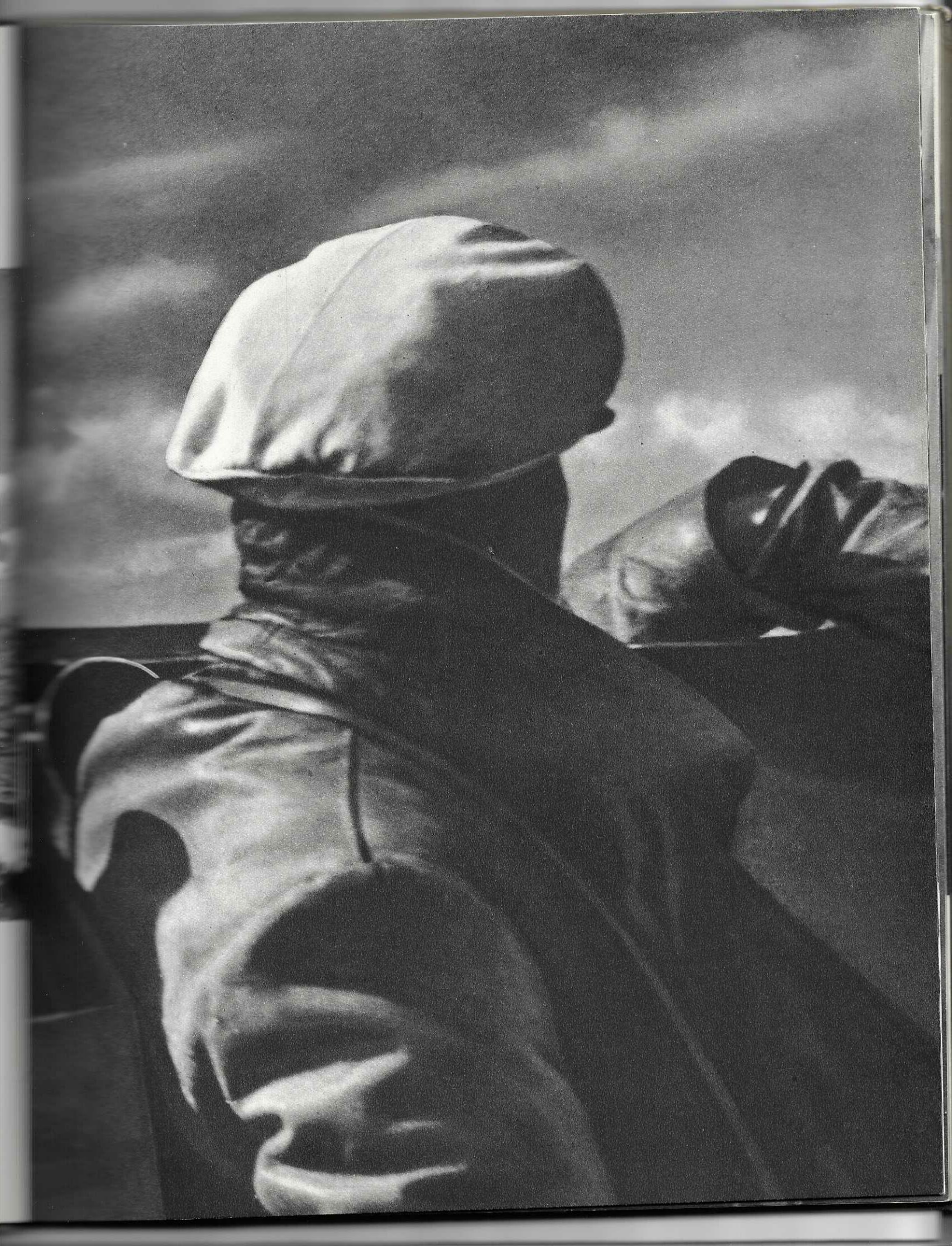
Zwischen den beiden achteren Ausgucks einer Brückenwache das eingefahrene Sehrohr und der freischwebend aufgehängte Brückenkompaß. Der an Backbord putzt gerade die Okulare seines Doppelglases trocken; sie bekommen Spritzwasser selbst an solch anscheinend heiter geruhsamem Tag.

Voll drängendem Ungestüm eilt das ranke Boot der Ferne zu. Die Bugsee sprüht und flimmert in dem frischen Licht; wie einen gegabelten Bart wirft das Vorschiff sie nach beiden Seiten hin auf und läßt sie quirlig achteraus sich breiten und verlieren in der wiederum freien Unberührtheit der unermeßlichen See. Es ist das ewig neue, jahrtausendealte Spiel vom Menschenwerk mit dem unerschöpflich allgewaltigen Meer.

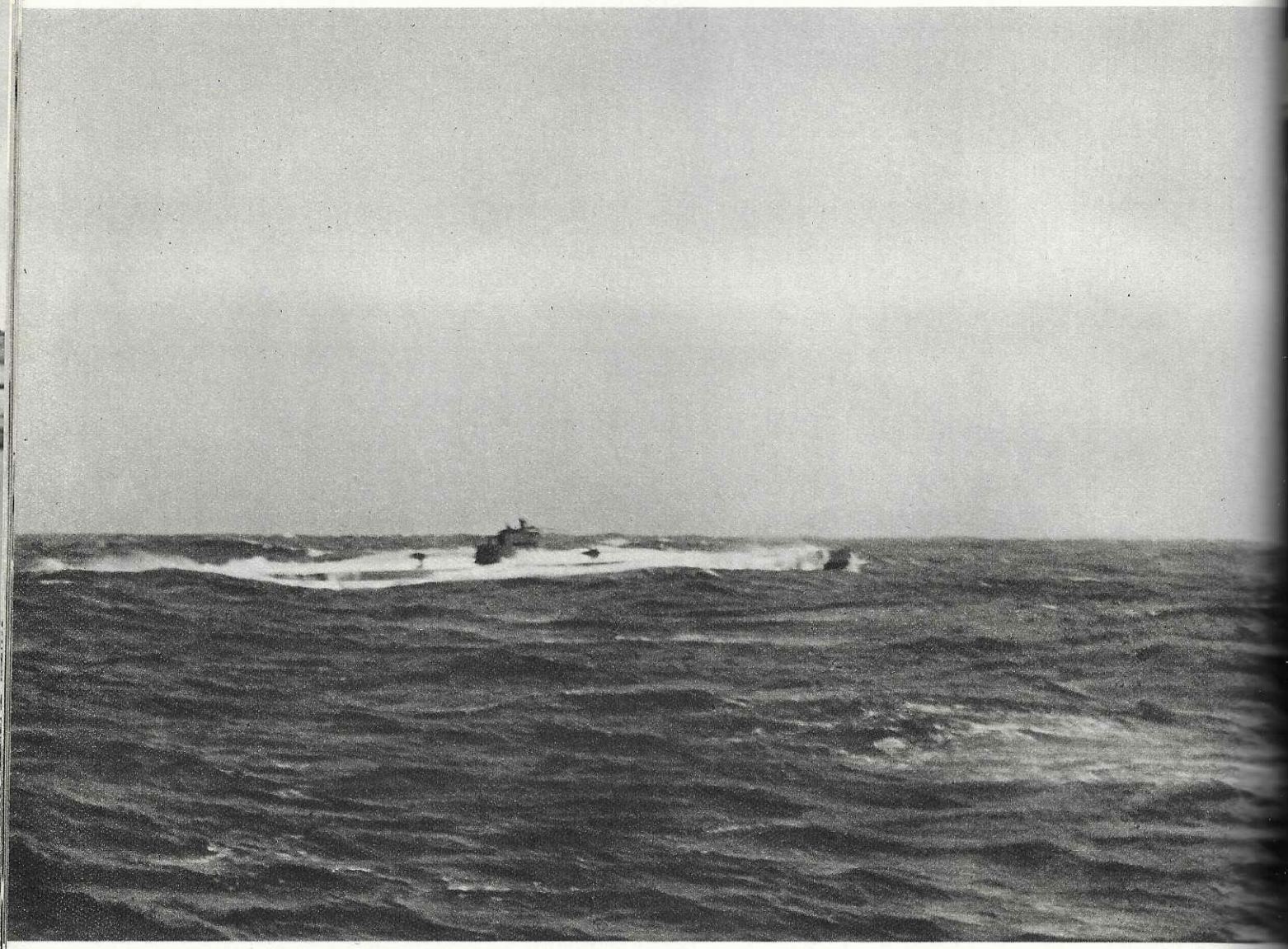
Ein Sonnenmorgen im hohen Licht des Nordatlantik. Über die ferne Kimm herauf schiebt sich unheilverkündend eine graue Wetterbank, ein Tief mit goldgelb beglänztem Wolkensaum: menschenferne, einsame Stille.

Der Kommandant auf der Brücke beobachtet Stunde um Stunde den feindlichen Geleitzug, den sie verfolgen. Es heißt, Nerven zu behalten, zäh und entschlossen jede Chance zu nutzen, die gegnerischen Gedanken zu erraten, ihre Kurse und Absichten vorauszubestimmen, der Abwehr auszuweichen, ohne sich abdrängen, ohne sich bemerken und unter Wasser drücken zu lassen. Denn ist der Anschluß erst einmal verloren, so war alle Mühe umsonst. Und wird man frühzeitig entdeckt, so setzt es Wasserbomben statt des erhofften Erfolges. U-Bootsbrot ist knochenhart!

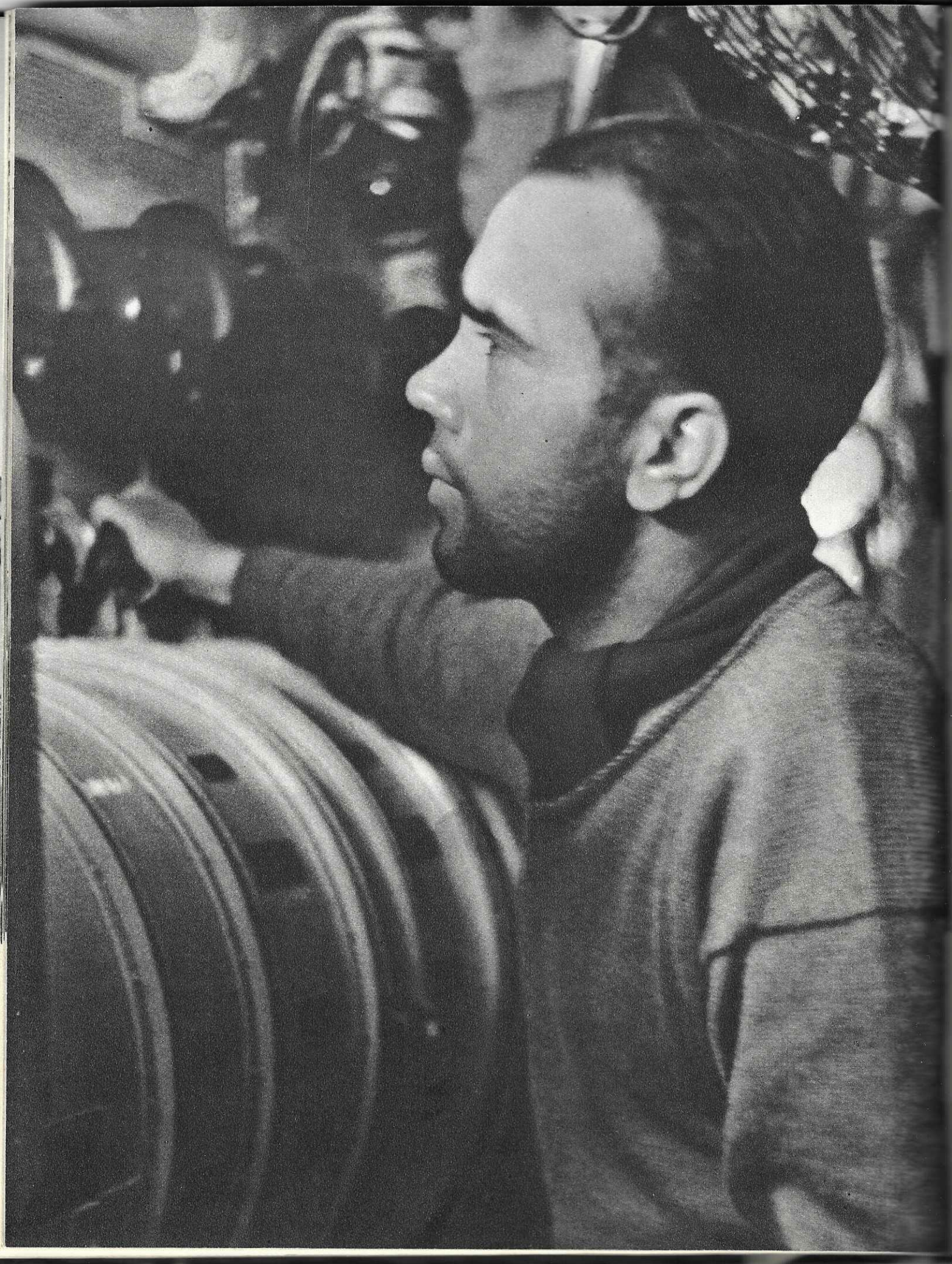
Außerhalb der Sicht eines Eilfrachters sucht das Boot sich vorzusetzen, um dann im Unterwasserangriff ihm aufzulauern. Der Kommandant ist auf der Brücke. Der Obermaschinist, den er heraufbefahl, soll ihm vom Zustand der Diesel melden. Der W.O. klettert um einen halben Meter höher, um desto besser, desto mehr von den Masten und Aufbauten des Gegners beobachten zu können, der hinter der Kimm parallel zu ihnen über den weiten Atlantik nichtsahnend seinem fernen Ziel zustrebt. Sie dürfen ihn nicht verlieren, müssen auf jeden Kurswechsel sofort reagieren: Mühsame, stunden-, manchesmal tagelange Jagd im Atlantik. Erfolg fällt keinem in den Schoß.



Es ist so weit. Nach langer, vorsichtiger Beobachtung des Gegners hat sich das Boot vorgesetzt. Der Angriff wird gefahren. Es taucht. In der Zentrale bedient der Maat die Flutventile. Das Boot wird nach den Weisungen des L. I. auf der vom Kommandanten befohlenen Tiefe in Schwebe gehalten.



Daß sie so schlecht sichtbar sind, darin liegt eine große Chance für die deutschen Boote. Kaum heben sie sich ab von der See, die über sie hinspült. Sie bilden keine Silhouette gegen den Himmel, zumal nicht nachts. Andererseits liegt in ihrer geringen Höhe der Nachteil, daß man nicht so weite Räume überblickt wie vom Mast eines Großfahrzeuges; und: man fährt ständig „naß"! Schon bei leichtem Seegang. Bei schwerem Wetter steigt „Rasmus" oftmals sogar ein, die blanke See, zumal, wenn sie achterlich hinter dem Boot dreinläuft. Schon manch einer ist, obgleich angegurtet, von dem Schwall mitgerissen worden. U-Bootsfahrer sind harte Männer. Sie werden dazu, zu Härte und Stolz erzogen durch den Kampf mit der Natur, in der es sich zu behaupten gilt, und im Einsatz gegen den Feind.

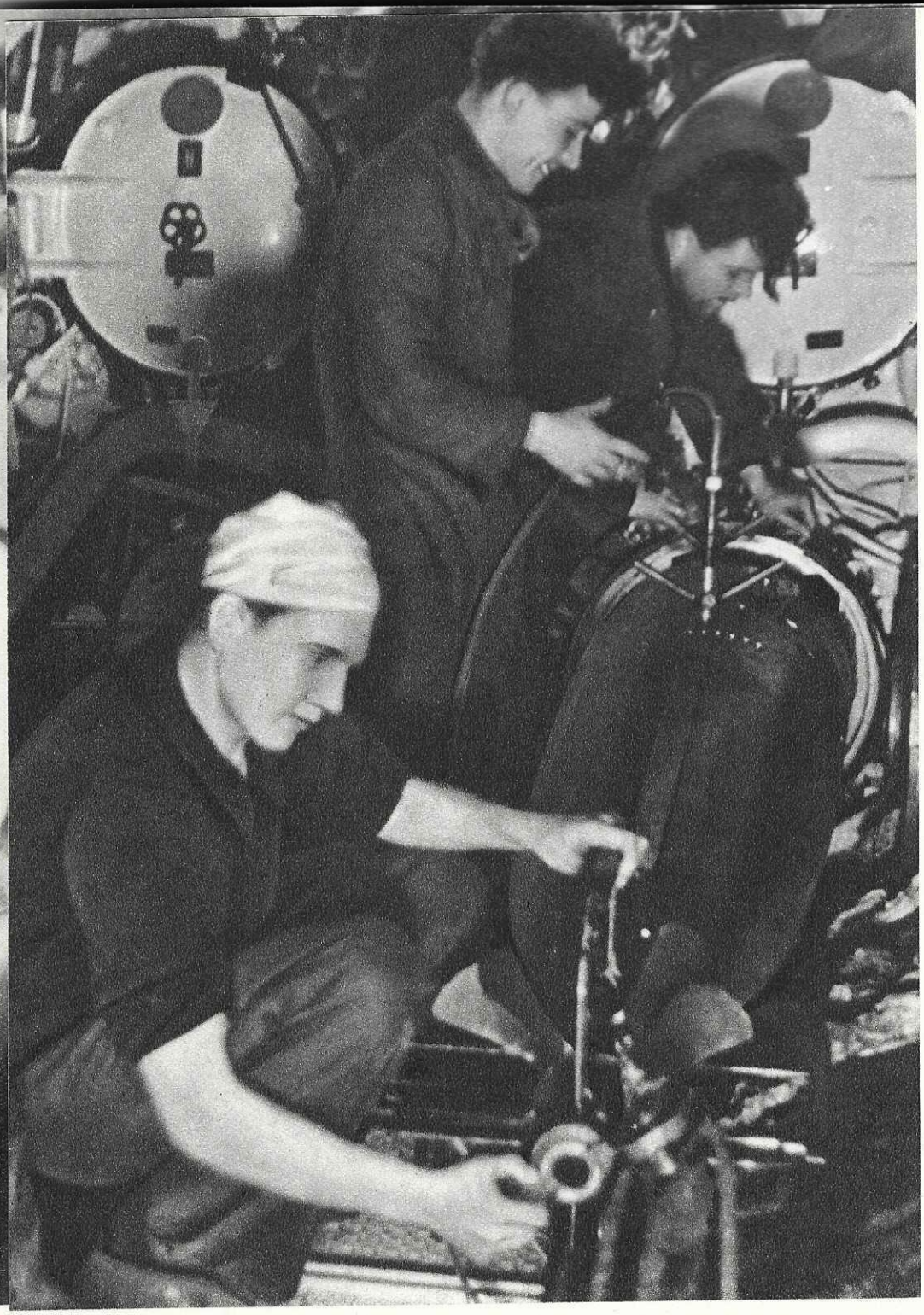


„Einhundert Liter lenzen!" hat der Leitende Ingenieur befohlen. Der Zentralegefreite dreht an den Ventilen, und schon surren die Pumpen, elektrisch betrieben, bis die Kontrolluhr die befohlene Wassermenge als durchgeströmt anzeigt und der Mann, den Strom jäh wieder drosselnd, die Ventile schließt. „Einhundertzehn Liter sind gelenzt!" meldet er den endgültigen Ausschlag der Uhr.

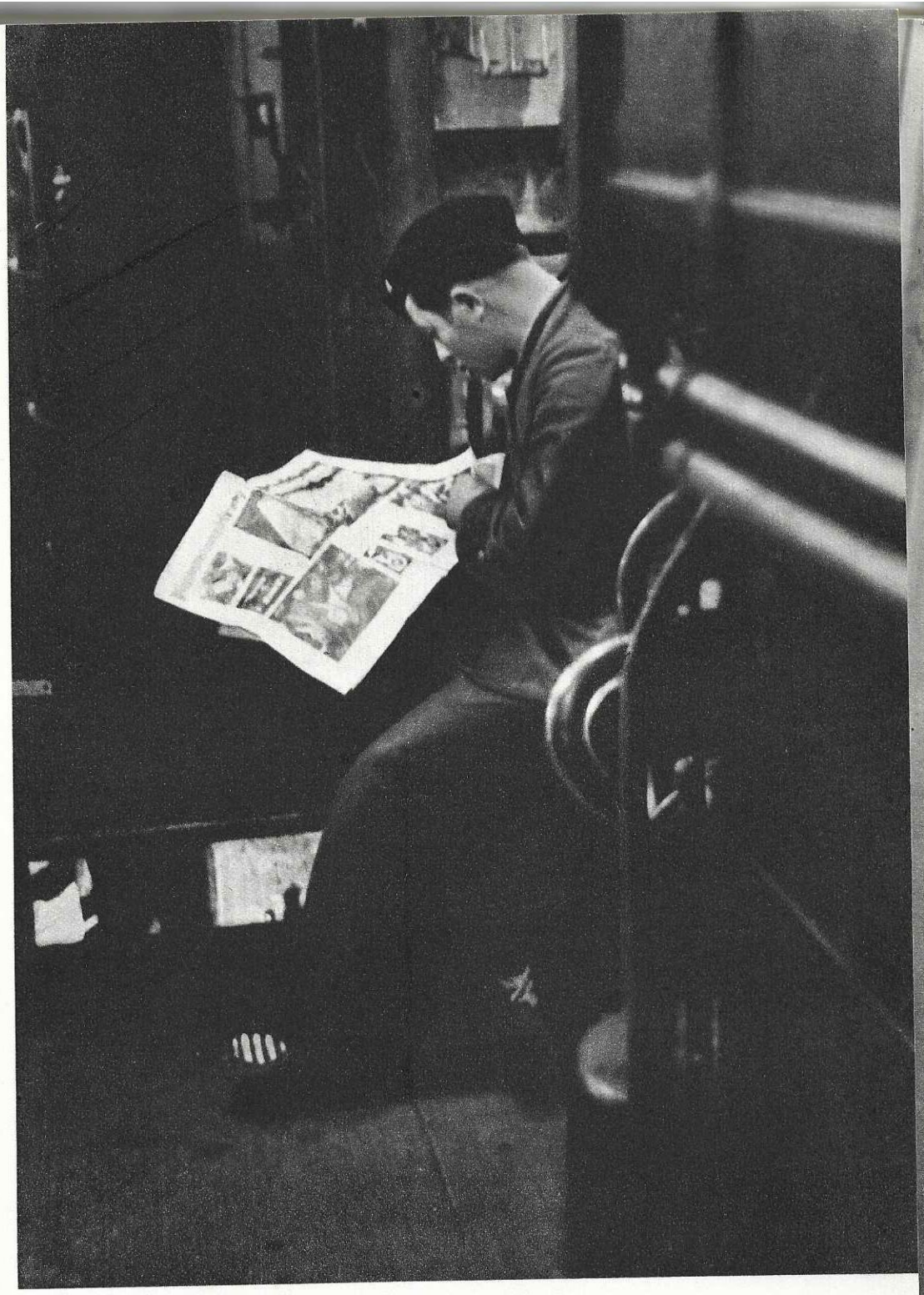
Die Diesel sind mit dem Tauchen abgestellt worden. Es ist still im Boot, plötzlich sonderbar still! Der Maat im E-Raum bedient die Schalter, um auf Elektromaschine umzusteuern; denn unter Wasser gibt sie den Antrieb, die Diesel brauchen ja Luft! Alle Befehle kommen ihm — genau wie bei Überwasserfahrt auch der Dieselwache — durch den Maschinentelegrafen, der mit schrillendem Klingelzeichen wahrschaut und seinen Zeiger auf die befohlene Kraftstufe einstellt. Dort liest der Maat ab, was er einstellen soll, und meldet auf gleiche Weise die Ausführung zurück.

„Boot genau auf Sehrohrtiefe halten!" hat der Kommandant befohlen. Bei Seegang ist das nicht leicht. Über die Rücken der beiden Gefechtsrudergänger hinweg beobachtet der L. I. (Leitende Ingenieur) an den Kontrollapparaten genau die Tendenz des Bootes. Je nachdem läßt er einige Liter fluten oder lenzen oder regeln (vor- bzw. zurückverlegen) und die Lage der vorderen und der achteren Tiefenruder verändern.

Vor ihren Schaltknöpfen sitzen die Tiefenrudergänger. Sie beobachten die wechselnde Lastigkeit des Bootes, die sich in der Wasserwaage anzeigt; danach bedienen sie jeweils die Aufwärts- oder die Abwärtstaste. Für den Fall einer Störung der elektrischen Übertragung dienen die großen Handräder für die Ruderanlage. Ringsum starrt die verwirrende Fülle der Ventile und Manometer der Zentrale, dieser Herzkammer des Unterseebootes.



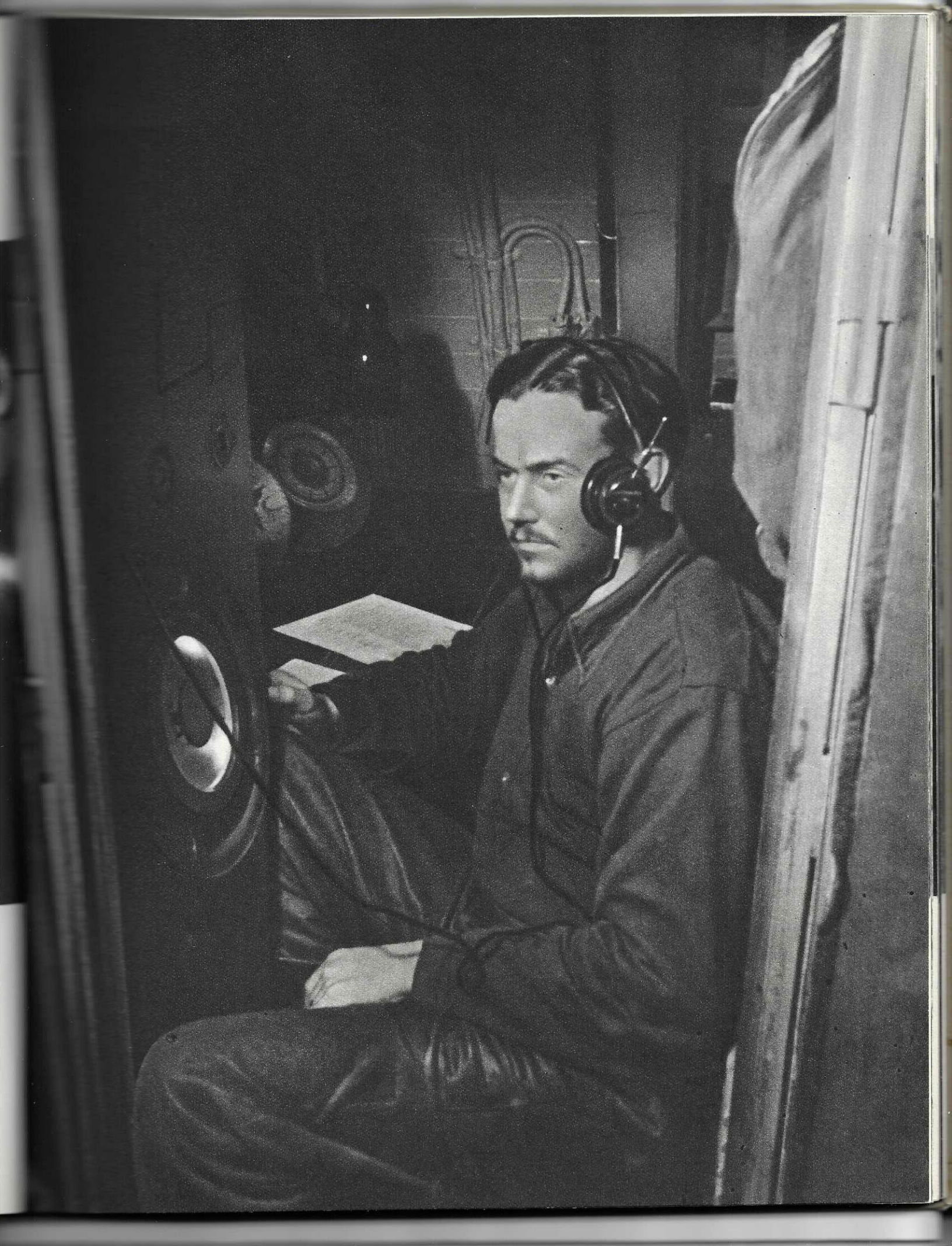
Die „Aale" - eigentlich in ihrer Form mehr an Makrelen erinnernd - müssen ständig nachgeprüft werden. Sie sind ja nicht Geschosse wie Granaten, sondern eigene, aus sich heraus laufende und je nach mitgegebener Einstellung selbständig sich steuernde kleine Fahrzeuge mit wirksamem Gefechtskopf; Sprengstoffträger. Zur Wartung sind der Torpedomechanikersmaat und seine beiden Mechanikersgefreiten, die „Mixer", berufen. Gerade sind sie beim „Aale ziehen": Der Torpedo ist aus dem Ausstoßrohr, in dem er - gesichert, aber sonst gefechtsbereit - schon liegt, halbwegs zurückgeholt und wird nun „gepflegt".



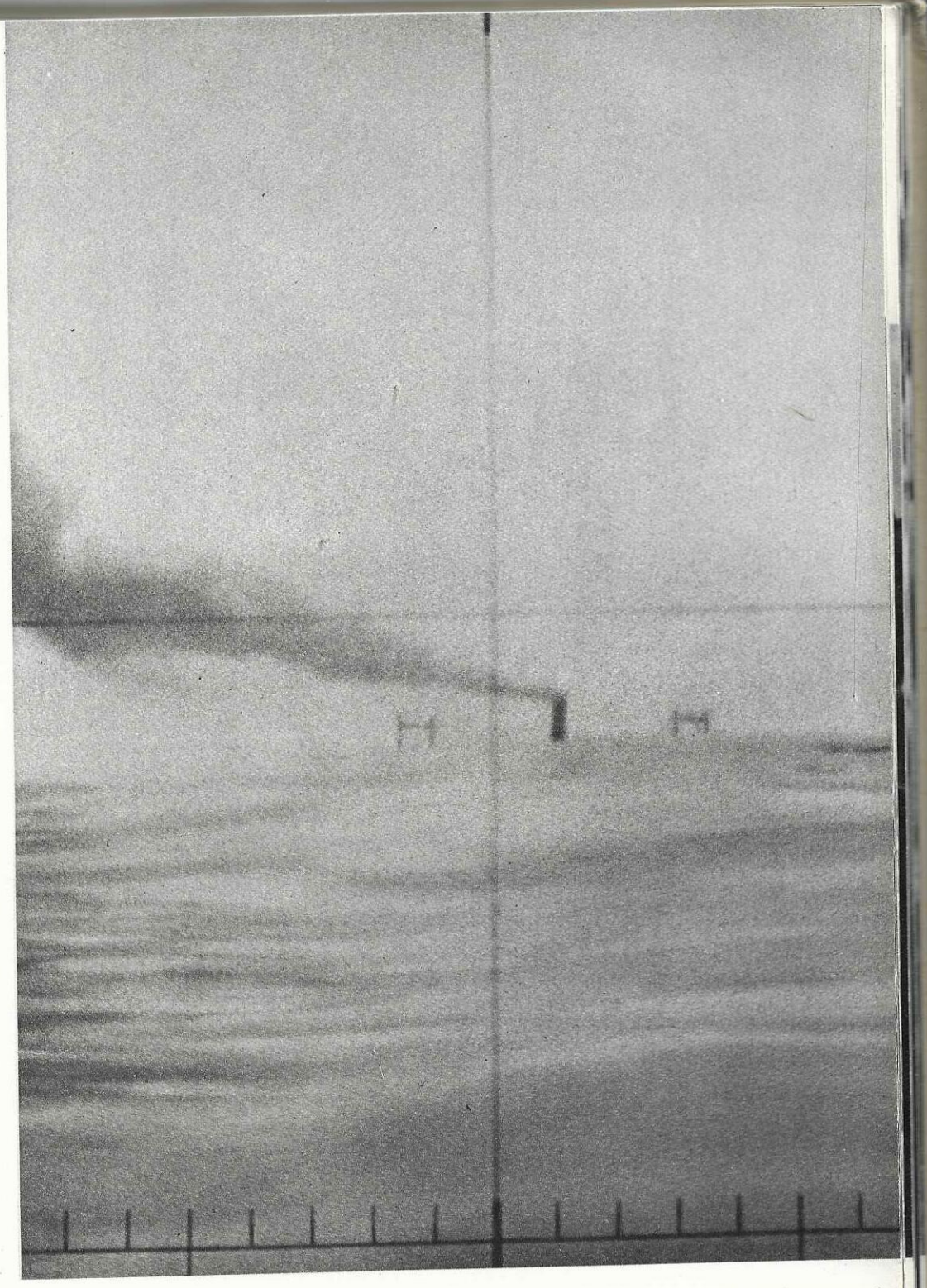
Still ist es im Dieselraum bei Unterwasserfahrt. Die Maschinenwache hat Zeit, nach den oft gelesenen Zeitschriften zu greifen. Hat man letztesmal noch etwas übersehen? Sonst naht jetzt die Zeit der Schmökerromane, die kistenweise an Bord sind.

Während der Unterwasserfahrt kontrolliert der Funkmaat, in seinem Horchschapp sitzend, die Umgebung des Bootes auf Geräusche. Die Hörer um, hockt er, ganz Ohr, vor seinem Peilgerät. Langsam läßt er es über alle Richtungen wandern.

In der Zentrale wartet, schon im Wetterzeug, der Kommandant, um gleich als erster auf die Brücke springen zu können. Gerade befahl er: „Auf Sehrohrtiefe gehen!" Liegt sie an, so wird er über der Zentrale vom Turm aus durchs Sehrohr die Lage draußen beobachten und danach seine Befehle geben. Vorn schreibt der Zentralemaat jedes Maschinen-, jedes Ruderkommando mit der Uhrzeit auf, damit später der Obersteuermann den gelaufenen Kurs berechnen, das „Besteck koppeln" kann. Vor dem Zentralegefreiten der Obermaschinist, der dem Kommandanten Meldung über den Zustand der Maschine machen will. (Aufgenommen während der Verfolgung durch eine U-Bootsfalle.)

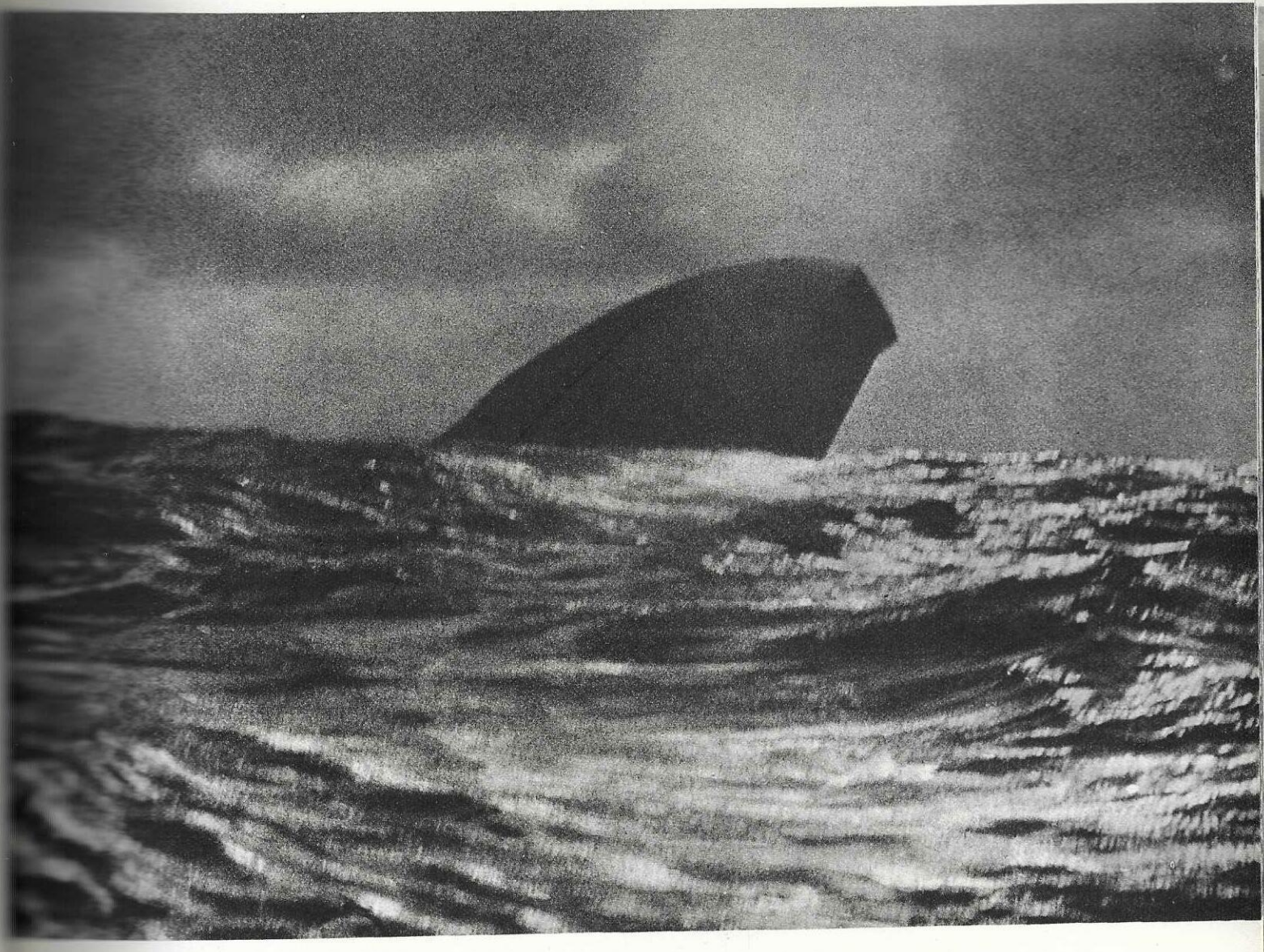


„Sehrohr aus!" In den Augenblicken, die er das Okular die Wasseroberfläche durchbrechen läßt (geschähe es zu lang und zu hoch hinaus, so würde der Feind es sichten, schleunigst aus dem Schußfeld laufen und seine Abwehr auf das angreifende Boot richten!), muß der Kommandant seine Vorausberechnung überprüfen, Verbesserungen der Einstellung des Torpedos befehlen und schießen, d. h. den Torpedo losmachen. Es bedarf gründlicher Ausbildung und Erfahrung, unerhörter Konzentration und schneller Auffassungsgabe, aber auch einer ganz bestimmten schöpferischen Vorstellungskraft, um ein sicherer Torpedoschütze zu sein. Zum Erfolg gehört aber noch das unbedingte Eingespieltsein mit dem Leitenden Ingenieur, mit der ganzen technischen Besatzung.



So sieht man durchs Sehrohr den Gegner — allerdings in den natürlichen Farben! Meist verdeckt ihn die lange Atlantikdünung — auch wenn es sich wie hier um ruhige See und kürzeste Entfernung zur Beute handelt. Da heißt es, geschickt die günstigsten Augenblicke zum Beobachten herauszuspüren und auszunutzen. Man darf selbst nicht frühzeitig entdeckt werden, sonst war die ganze Mühe umsonst. Der Torpedo will aus nicht zu weiter Entfernung abgeschossen werden, wenn er bei seiner verhältnismäßig geringen Geschwindigkeit und Reichweite die Beute, die ja während seiner Laufzeit weiterfährt und womöglich den Kurs wechselt, treffen soll.

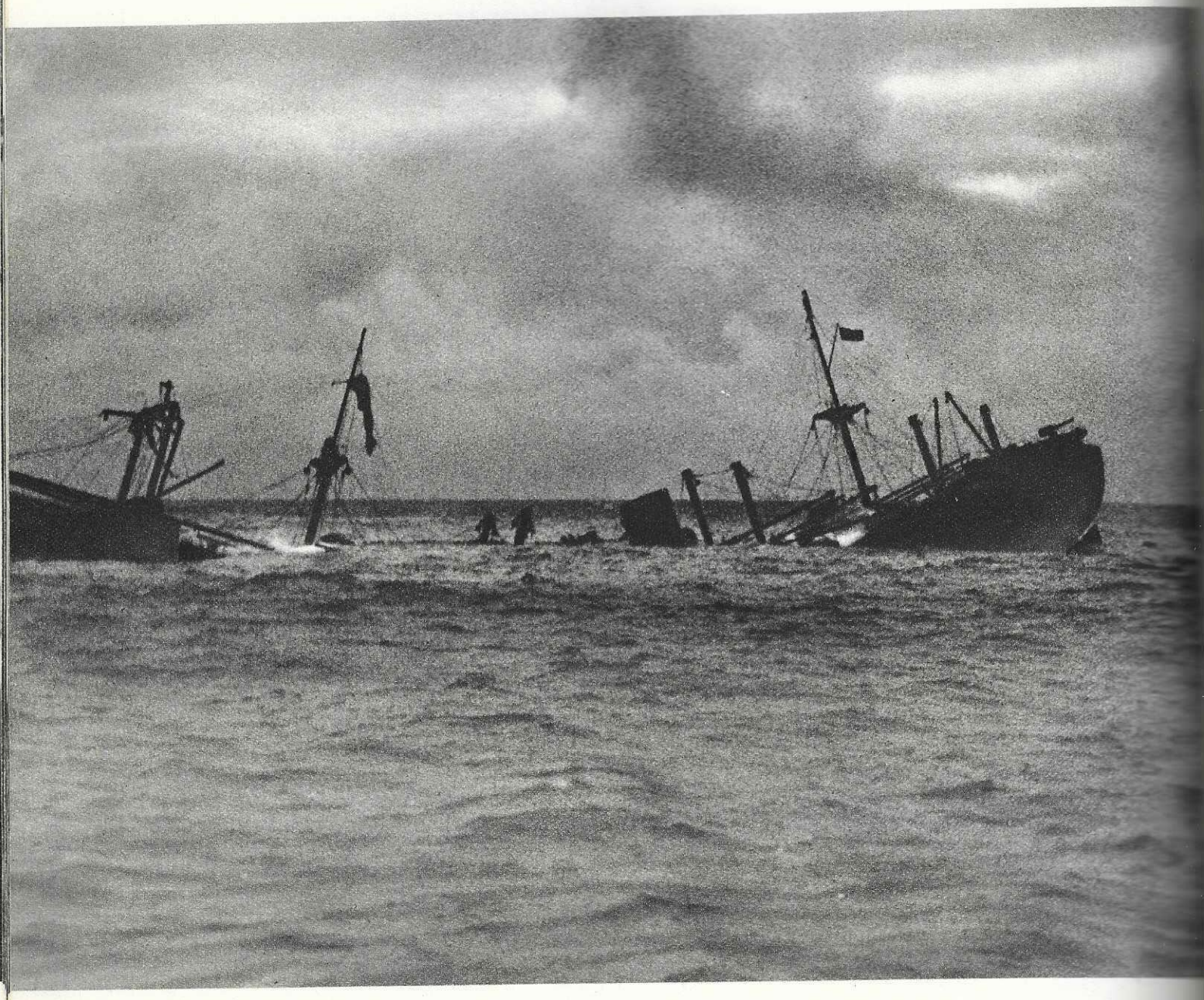
Er hat getroffen! Eine ungeheuere Detonation erschüttert rings die See, so daß auch im getaucht, also blind ablaufenden Boot kein Zweifel möglich ist. Eine gewaltige Säule von Brand und Qualm und Wasser, mit Schiffsteilen durchsetzt, wächst wuchtig empor, breitet sich aus wie ein riesiger, oftmals flammenlohender Stangenpilz, und stürzt nach kurzem Zögern wieder in sich zusammen. Der Rauch steigt weiter auf, sich verbreitend, und greift mit Flammen und schwarzem Qualm um sich. Die feindliche Schiffswand ist von dem Wasserdruck eingerissen, so daß oft anschließend die Kessel des Schiffes explodieren und weitere Verheerung anrichten. Oft bricht obendrein Feuer aus.



Der schwerbeladene feindliche Frachter, durch Explosionen zerstört, geht schnell auf Tiefe. Manches Mal reicht ein einziger Torpedo für ein großes Schiff nicht aus, es zum Sinken zu bringen; zumal nicht, wenn es sich um leer fahrende Tanker handelt. Sie sind in einzelne Kammern geteilt, auf denen sie gern wie auf Luftkissen schwimmen.

Dieser schwerere Tanker ist durch Torpedotreffer mittschiffs und nachfolgenden Ölbrand in zwei Teile zerrissen.

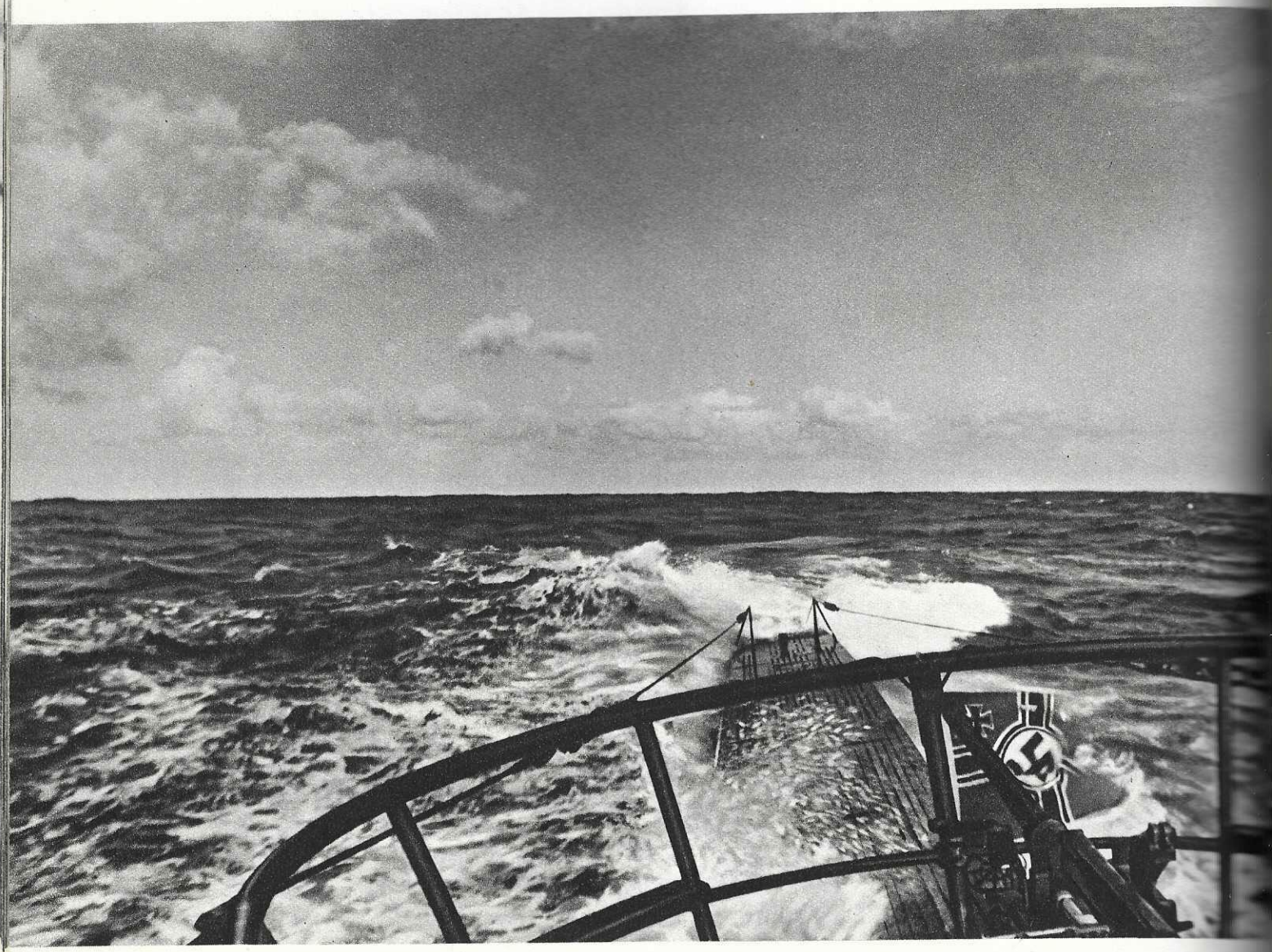
In der langen Dünung treiben die Wrackteile herrenlos und unbeholfen umher und müssen nun einzeln versenkt werden, sonst kann es geschehen, daß der Brite die Reste findet, abschleppt und wieder zusammenbaut. Das ist leichter, billiger und schneller geschehen als jeder Neubau.



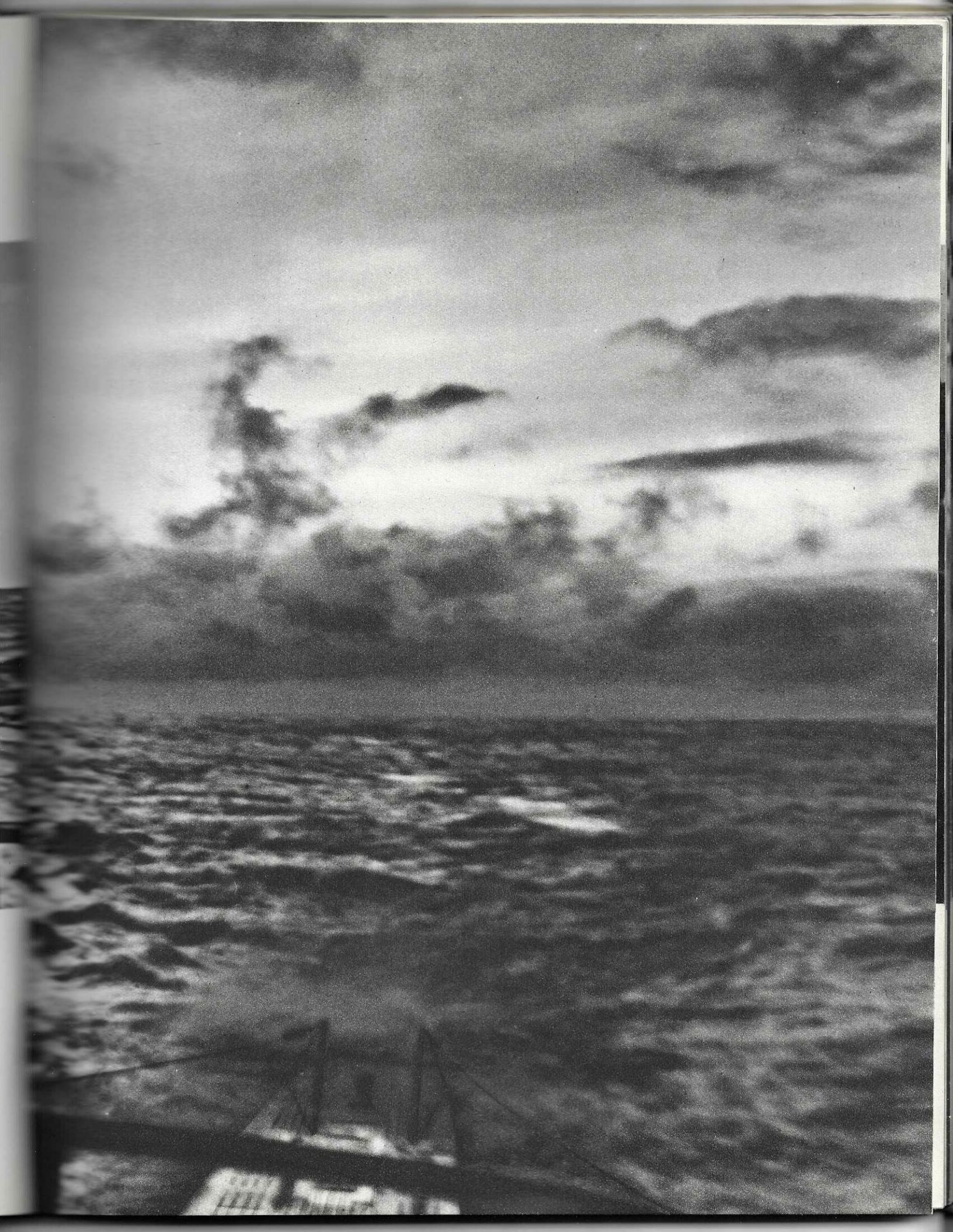
Ein Frachter — offenbar mit schwerem Kriegsmaterial beladen — ist durch Torpedotreffer mitten eingeknickt. Noch treibt er eine Weile so, denn die Luft vorn und achtern kann nicht so schnell entweichen und trägt das Wrack. Am Heck ist deutlich das Geschütz zu erkennen, mit dem — entgegen jedem internationalen Brauch — die britischen Handelsschiffe bewaffnet sind; auf diese Weise nicht Handels-, sondern Kriegsfahrzeuge. Frachter mit schwimmender Ladung (z. B. Wolle, Getreide, Holz usw.) sinken ungern. Erze und Kriegsmaterial gehen williger auf Tiefe.

Nichts als aufschießende Wrackteile bezeichnen die Untergangsstelle; Öl und oftmals Ruß vom verbrannten Treibstoff, der auf der Oberfläche schwimmt. Bald führen Wind und Seegang sie weit auseinander durch „die sieben Meere der Welt". Allenthalben begegnet man ihnen heute schon. Auf häufig recht seeuntüchtigen, vernachlässigten Booten suchen die schiffbrüchigen Besatzungen die ferne Küste zu erreichen; auf Wrackteilen treibt so mancher Seemann, der für England fuhr, umher. Oft nimmt sich das deutsche Boot ihrer an, wenn es die eigene Sicherheit erlaubt, aufzutauchen. Der Engländer läßt vielfach seine Leute im Stich, wenn deutsche U-Boote in der Nähe operieren.

Dann steigt nach winddurchwehtem Tag der Abend herauf; ihm folgt die kühle nordische Nacht mit ihrem verschwebenden Licht, das nie so recht erstirbt, ihren niedrig lastenden schwellenden Wolken, ihrem metallischen Schimmer über dem eisig schweigenden Meer.

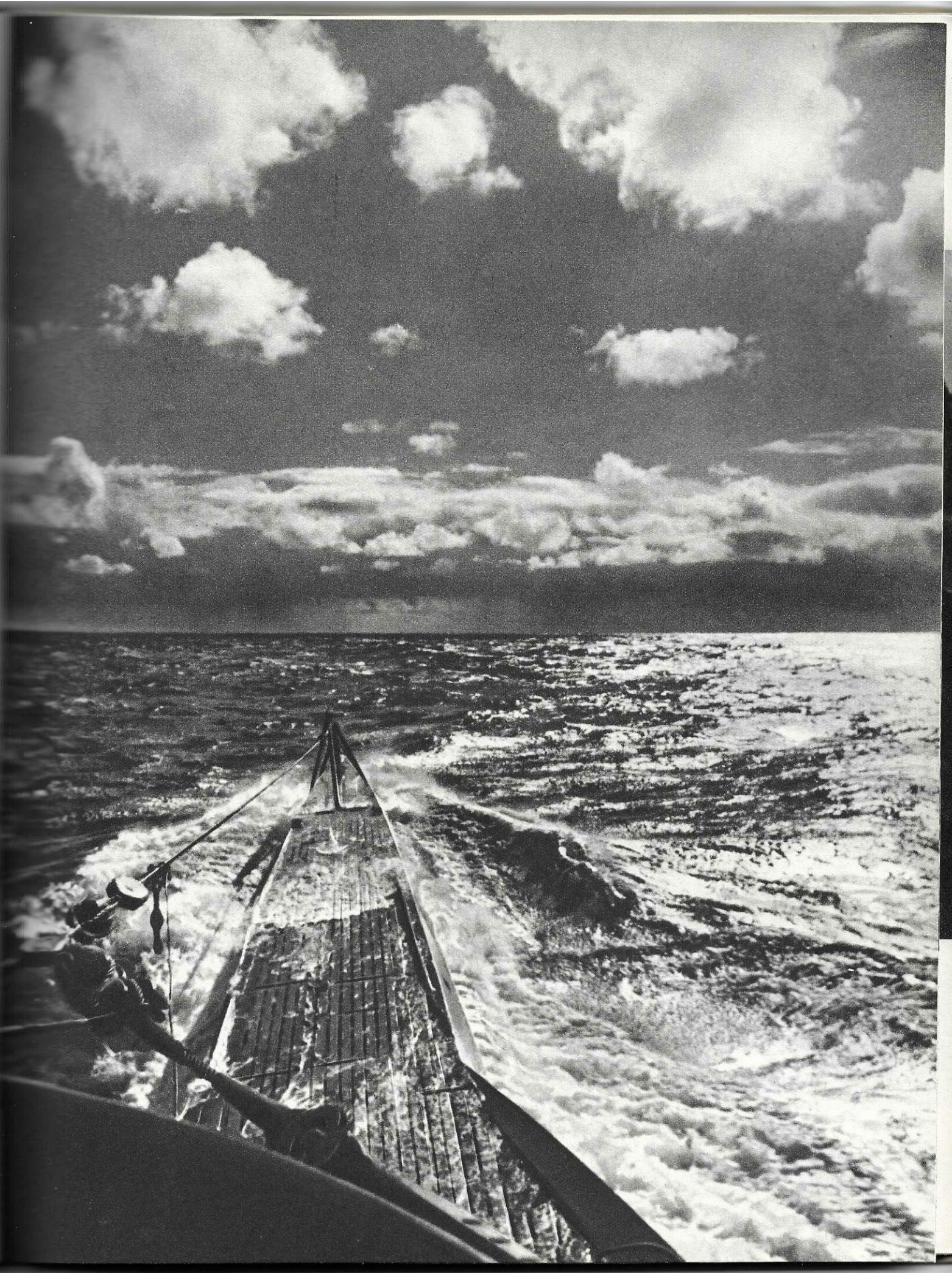


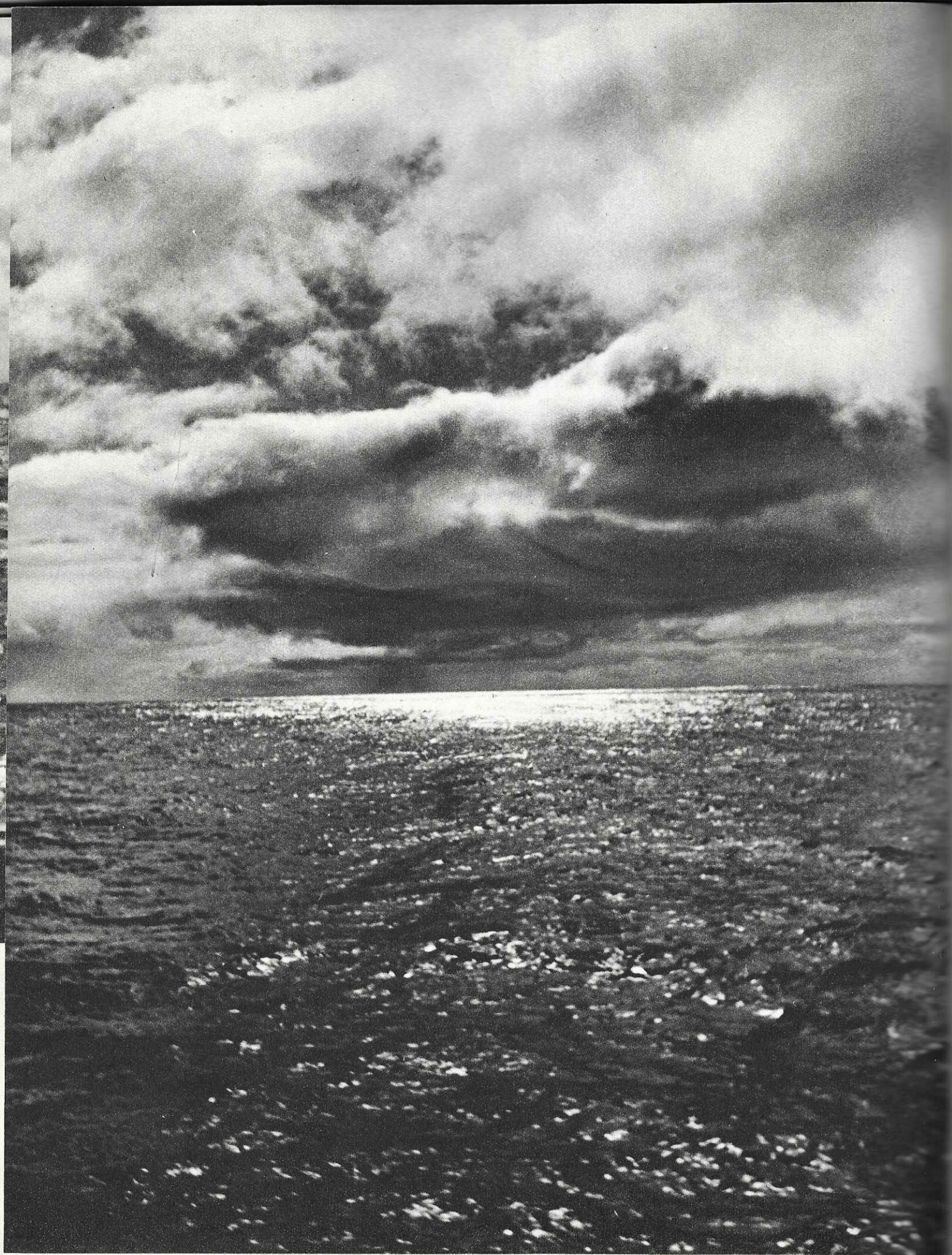
Wochenlang steht das Boot, ringsum einsam, auf und ab in dem ihm zugewiesenen Gebiet. Auf einen Frachter hat man womöglich vergeblich Jagd gemacht. Da ist seit Tagen nichts mehr als der Atlantik. Wo ist sein Ende? Wo sein Beginn? Nichts als der unermeßliche Raum ringsum von Wind und wandernder Woge, von Wolken, Sonnenschein, Regen, Wetter und Sturm, in unberechenbarem Wechsel Tag und Nacht. Und die deutsche Flagge am Turm.

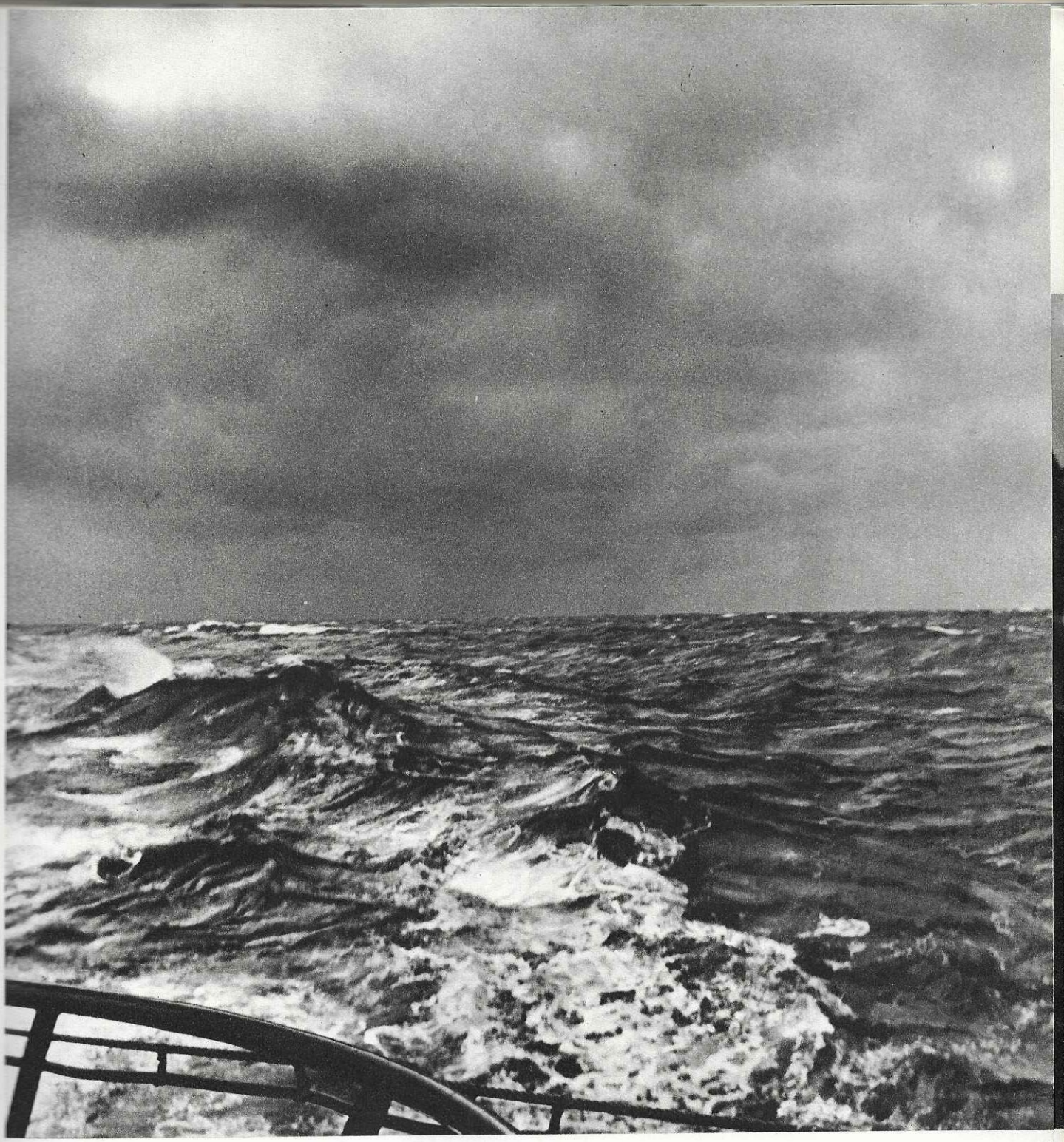


Die lange Dünung schließt sich wieder einmal für eine Weile über dem Boot zusammen im ewigen Spiel von wiegendem Auf und Ab. Nun hebt sich das Vorschiff wieder heraus. Unermeßlich einsam wandert unruhvoll der Atlantik, und doch von überwältigender Ruhe in seiner Größe.

Atlantikwetter! So unvergleichlich schön es auch sein mag, der U-Bootsmann liebt es nicht: heißt es doch doppelt wachsam sein. Wolken und Gegenlicht verbergen ihm so leicht den feindlichen Flieger, Regenböen vor der Kimm den Zerstörer, der ihm auflauert.



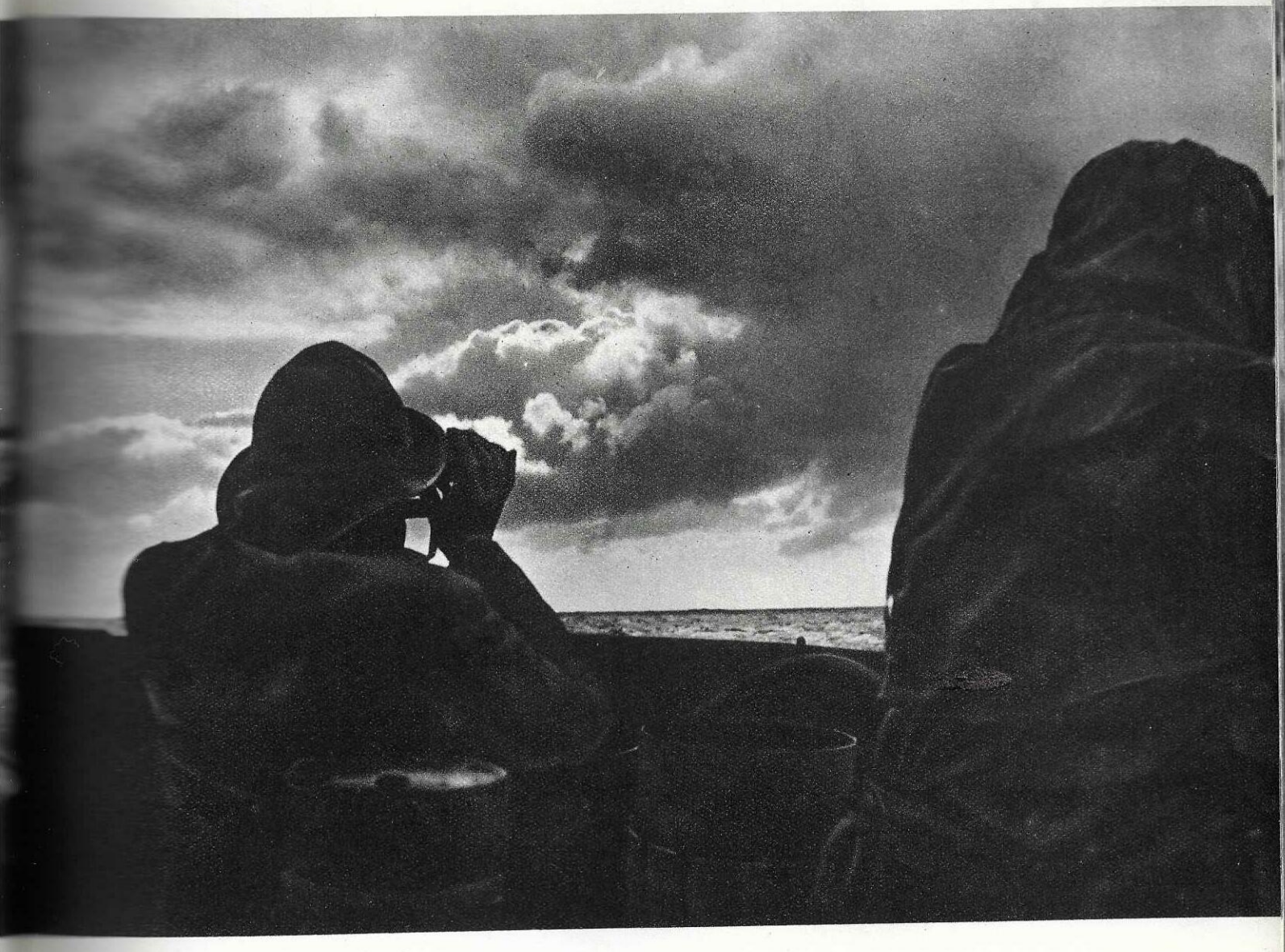




Schlechtwetter! Aufkommender Sturm reißt die Kämme der schnell auflaufenden Dünung wie weiße Mähnen von den wandernd dahertorkelnden Bergen ab, der wuchtigen See voraus. Alles gerät in Schwingung.

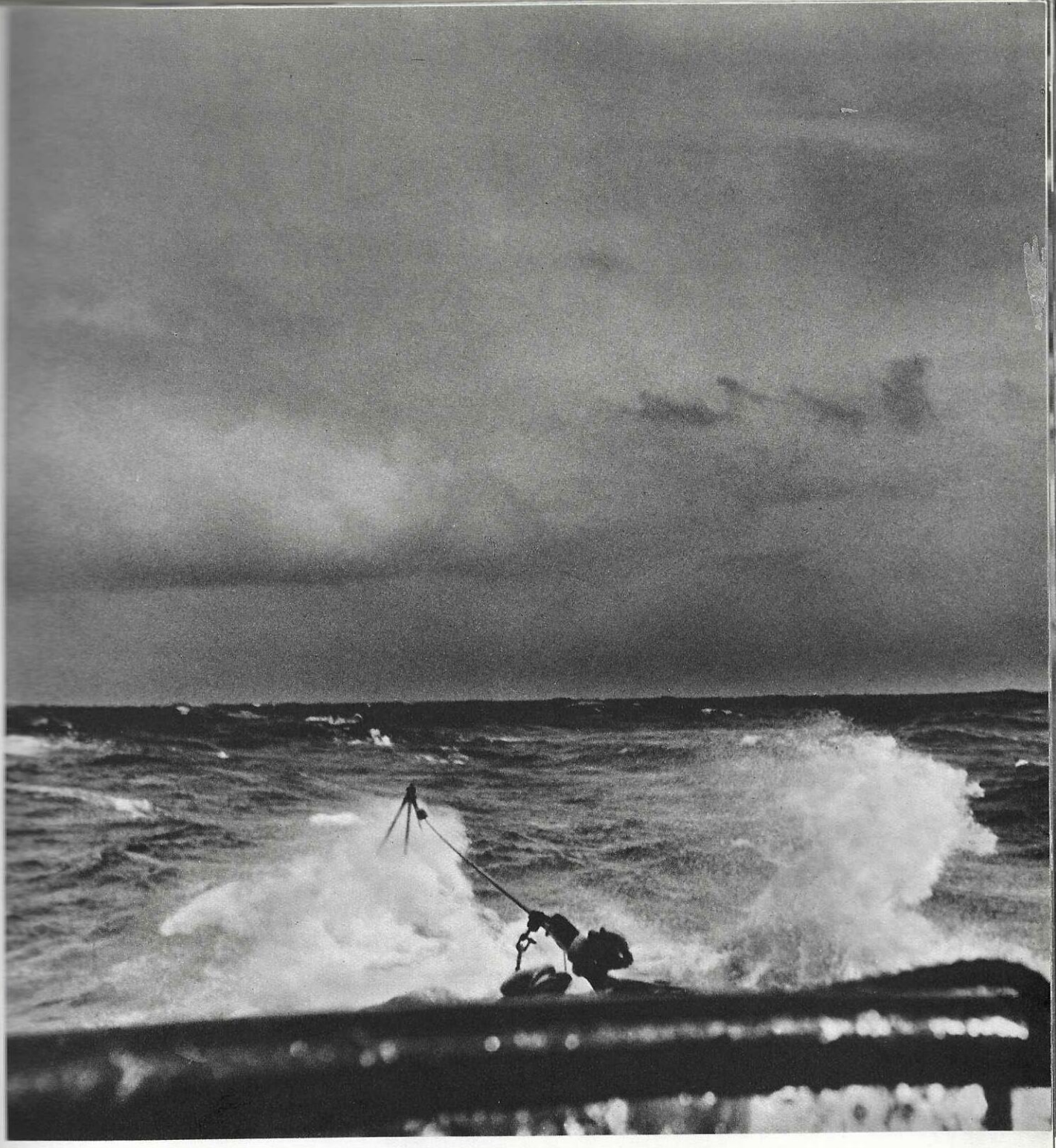
Immer mehr braut sich zusammen. Regenflagen mit ihren gestrichelten Trübungen verdecken bereits die Sicht. Wie silbriges Gold gleißt das Licht und wandert mit den Wolkenschatten über die winderschauernde Fläche. Bald wird das Gewitter über uns sein.

Regen wechselt mit Sonne, daß das Salz des Seewassers in den Augenwinkeln krustet und brennt. Das Wetter verdüstert den Himmel, verschmiert die bis dahin noch einigermaßen ausreichende Sicht über dem grüngrauen Gewoge. Man wird tauchen müssen, um nicht unversehens überrascht zu werden von patrouillierenden Bewachern, die aus der Wand heraus plötzlich vor einem stehen, wenn es zu spät ist, noch ungesehen „in den Keller" zu verschwinden. Aber nur ungesehen hat das U-Boot Erfolg.

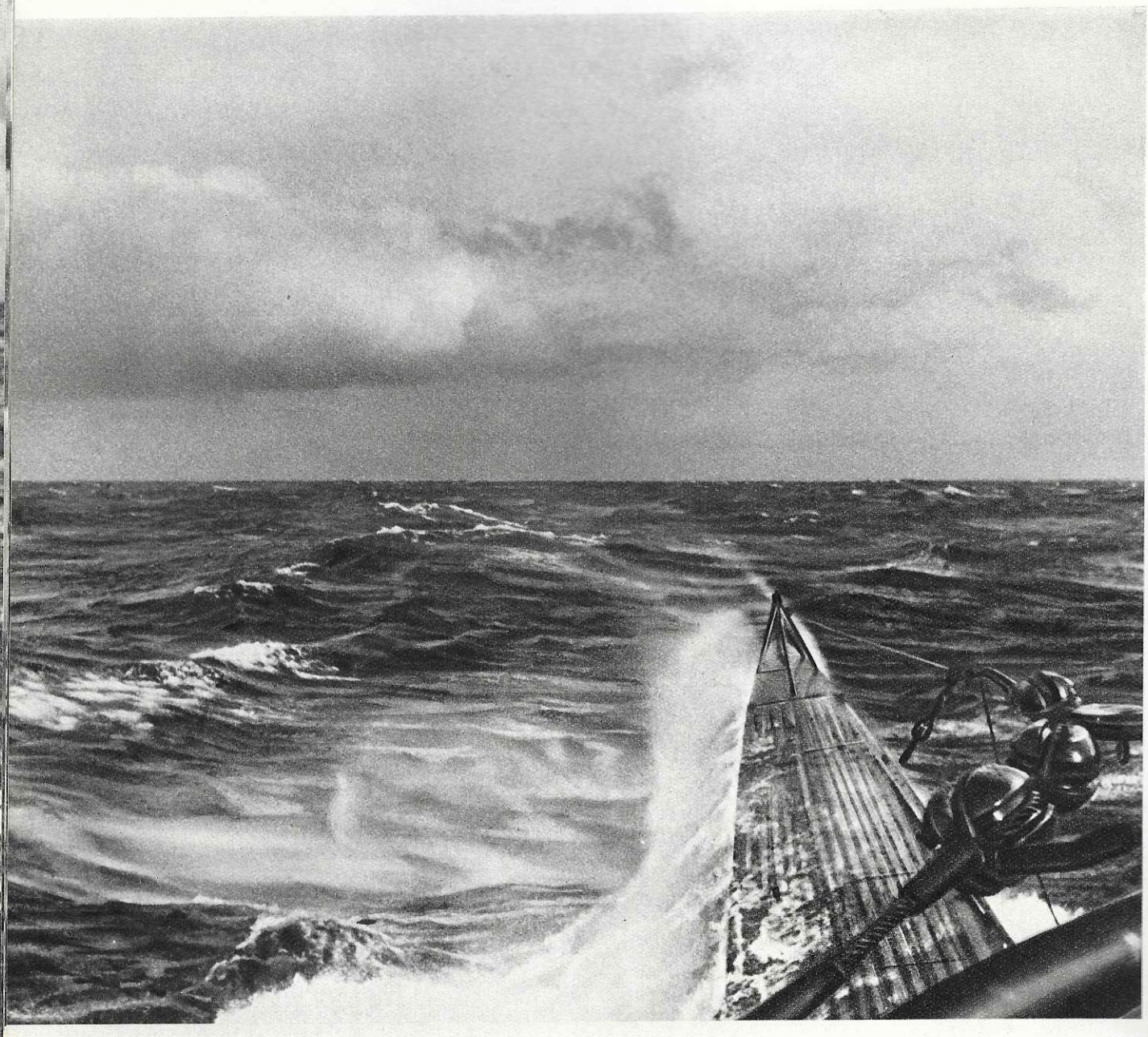


Im schweren Wetterzeug halten die Brückenwachen aus. Eine lange Zeit, naß und klamm und erschöpft von dem Taumeln im Seegang, zerbissen von Wind und Hagel Ausguck zu halten nach dem Feind. Dennoch: Ist es nicht eine Lust zu leben, sich zu behaupten im Ansturm solcher Natur?

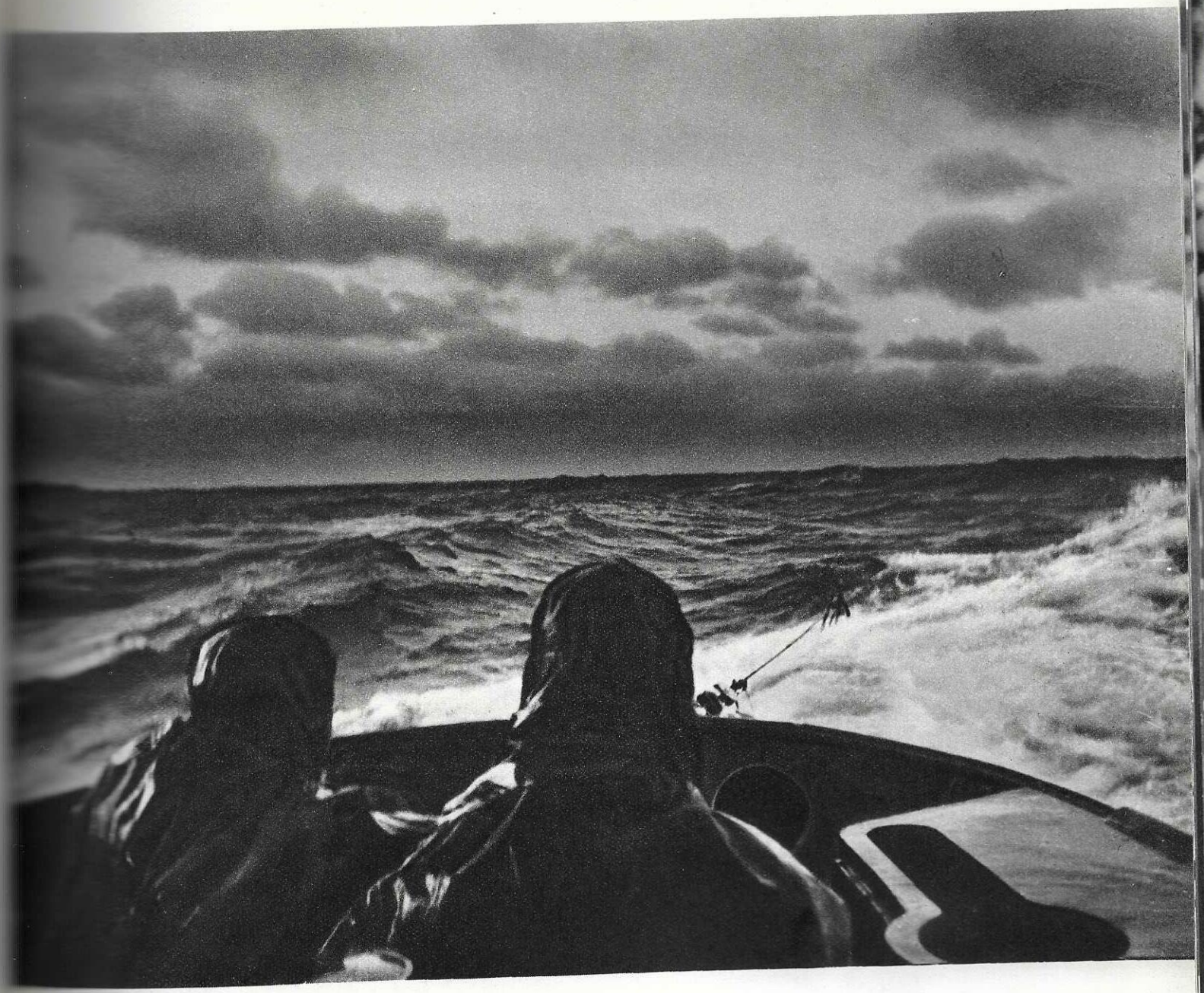
Nun ist das volle Wetter über dem Boot. Gering ist die Sicht. Wie Nebelschleier fegt der Wasserstaub waagerecht über die sturmgebügelte See. Regenböen ducken immer tiefere Mulden in die graue, willenlos sich fügende Masse, die schaumgetigert unter seiner Gewalt dahinzurollen beginnt. Sie weicht dem wütenden Zugriff des Sturmes nach oben hin aus. Es orgelt, jault und pfeift im Netzabweiser, in der Antenne, ein wildes, urweltlich rauhes Konzert. Kaum vermag man die Augen einen Spalt zu öffnen; der Wasserstaub, hineingepreßt, beißt und brennt; sie entzünden sich. Vier Stunden heißt es durchzustehen, auch wenn einem der Sturm den Atem vom Munde pflückt, wachsam zu bleiben, bis die Ablösung erscheint.



Der erste Ansturm, die nasse Front des Wetters, ist vorüber, ist abgeritten. Bei besserer Sicht aber rast nun der Orkan erst richtig stetig los. Geriffelt ist die See, das Boot ständig überschüttet von den flaschengrün und weiß aufklatschenden Brechern, die hoch wie Katarakte an ihm aufspringen und schallend gegen den Turm, über die Brückenwache dahinprasseln.

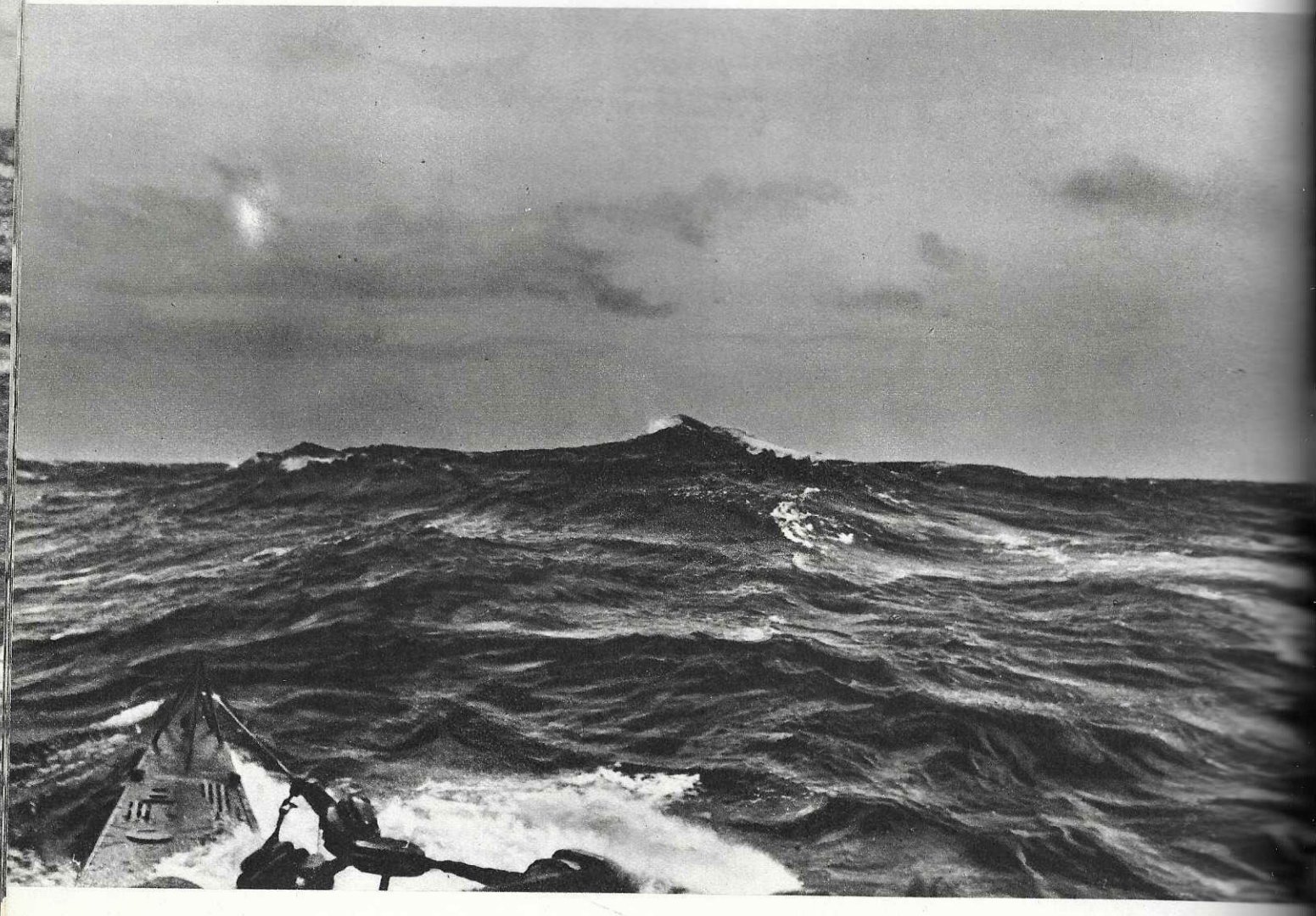


Hebt sich der Bug heraus, so reißt und zerrt der Sturm die See, die noch an ihm haftet, mit sich nach Lee. Zu Staub zerspellt er sie. In einer Mähne von Gischt arbeitet sich das Boot, dwars zur See, voran, eine Schleppe von Rauch neben sich. Da nützt kein Gummizeug, keine Wasserkapuze über dem Mantel: das eisige Wasser dringt zu jeder unscheinbarsten Ritze hinein und rieselt kalt und feucht den Nacken, die Brust hinab, kaum daß der vorige Guß sich mühsam zu erwärmen begann.



Triefnaß sind die Männer auf der Brücke. In den hohen Seestiefeln steht das Wasser bis obenan. Aber das Boot wettert den Sturm ab. Die Wache zerbeißt nur hin und wieder einen harten Fluch, wenn ein neuer Schutt sie überfällt. Sie könnten ja tauchen! Drunten ist es ruhig und still. Aber sie fahren ja nicht einfach bloß zur See! Es ist doch Krieg! Sie lauern auf Beute! Sie sind am Feind, auf vorgeschobenem Posten! Es darf ihnen nichts entgehen, auch nicht bei solcher See!

Grauen und Lust zugleich erregt der Anblick, sich so ringsum allein zu sehen in dem tobenden Kampf der Elemente. Weit geht der Blick über die endlos wandernden Massen hin, wenn eine See das winzige Boot mit auf ihren Gipfel trägt. Wie ungezählte Rücken einer wandernden Herde, wie Urgebirge, die zum Leben erwachten, schwingt diese mythische Welt. Schon hat sie erste Ordnung angenommen; die Richtung ist bestimmt; sie geriet in Fluß. Das Chaos hat begonnen, Form zu gewinnen. Der schöpferische Weltenodem blies die leblos starre Masse an.



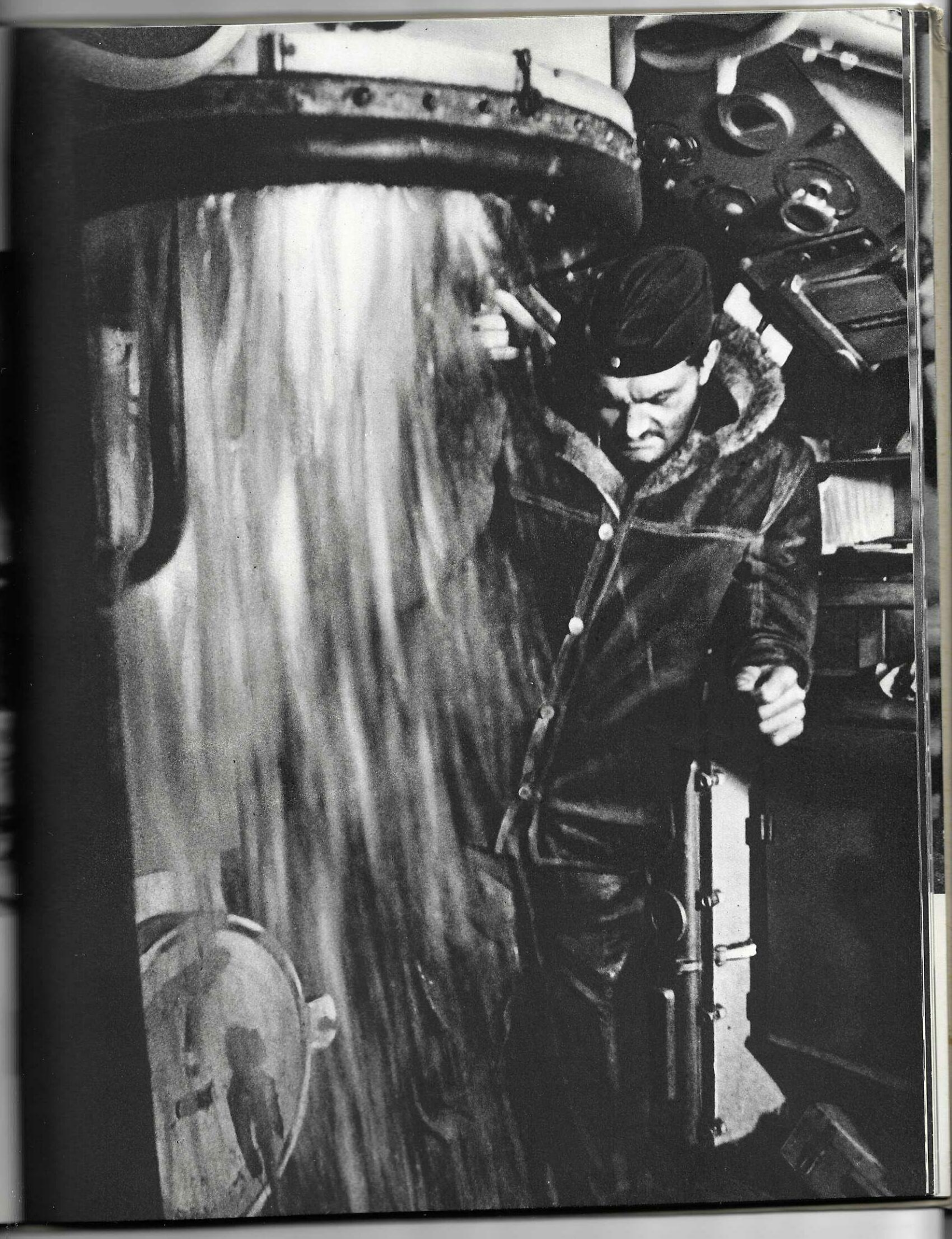
Zerrissene Sturmwolken preschen unter dem lichter werdenden Himmel her. Eine gewaltige Dünung ist aufgelaufen. Schäumend brechen die Kämme auf ihren Häuptern. Das Boot klettert mühsam die Hänge hinauf und gleitet dann schneller wieder hinab; weich sich anpassend dreht es aus dem Kurs, wenn die blinden Riesen unter ihm weiterwuchten, als beachteten sie es nicht. Diese kleinen deutschen Boote haben wunderbare See-Eigenschaften, sie werden wie lebende Wesen wohlig getragen. Je größer das Schiff, desto starrer, unorganischer bewegt es sich in der Dünung.

Manchesmal steigt die See einfach ein, klettert unwiderstehlich über das Boot hinweg, über den Turm und die angegurtete Brückenwache. Der Ausguck findet eben noch Zeit, das Turmluk dichtzutreten, damit die See nicht einbricht und ihr Schiff mit allen darin für immer versinkt. Meist aber nehmen die Riesen es willig auf ihren Rücken und lassen es wieder gehen wie ein lästiges Insekt, das man kaum beachtet. Wie eine schwimmende Möwe trägt es sich, wenn der Berg blindwütig vorübertaumelt; unwillig schüttelt es die Nässe von seinen grauen Flanken.

Da wandern sie hinter dem Unterseeboot her, unter ihm hinweg, diese Riesen an elementarer Wucht, einzelne sich noch höher hinaufreckend als die übrigen. Geschmeidig weiß das schlanke Boot ihnen zu begegnen, sich anzupassen und dennoch Sieger zu bleiben über die unvernünftig rohe Kraft, die alles zermalmt, was ihr den Weg verstellt. Zwar reißt es den Vorüberwuchtenden seine Wunde, jäh schäumt die Woge — zu spät, darüberhinzuschreiten — zu einem Teppich neben ihm auf; schon wieder versinkt er, die menschliche Spur zergeht, zurückgelassen, wie nichts in der ungezähmten Allmacht der wandernden Sturmsee.

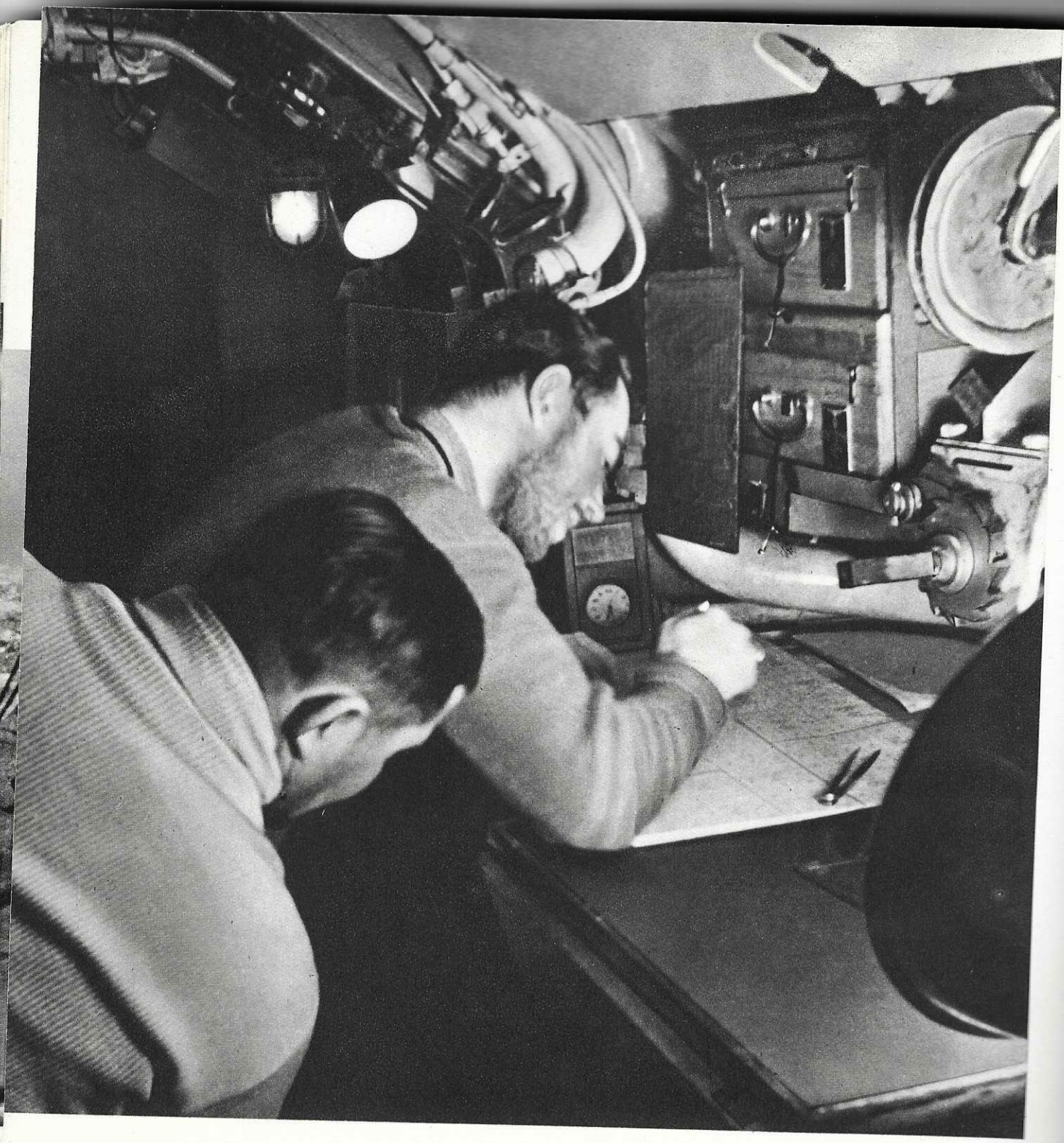
Bei schwerer See klatschen die vollen Brecher zum Turmluk herein, in die Zentrale herab, und müssen gelegentlich gelenzt werden. Wird die See zu grob, schließt man das Luk; dann steht die Brückenwache ohne direkte Verbindung mit dem übrigen Boot draußen, einsam in der wilden See; ein unvergeßliches Erlebnis.

Unheimlich wachsen die düster drohenden, brechergekrönten Dünungshänge steil neben dem Boot im fahlen Abenddämmer auf, nehmen es mit sich empor, entlassen es wieder in ihre finsteren Schluchten; ein uriges Spiel dumpfer, bewußtloser Mächte mit dem gescheiten Menschenwerk. Im Anfang war das Meer — .



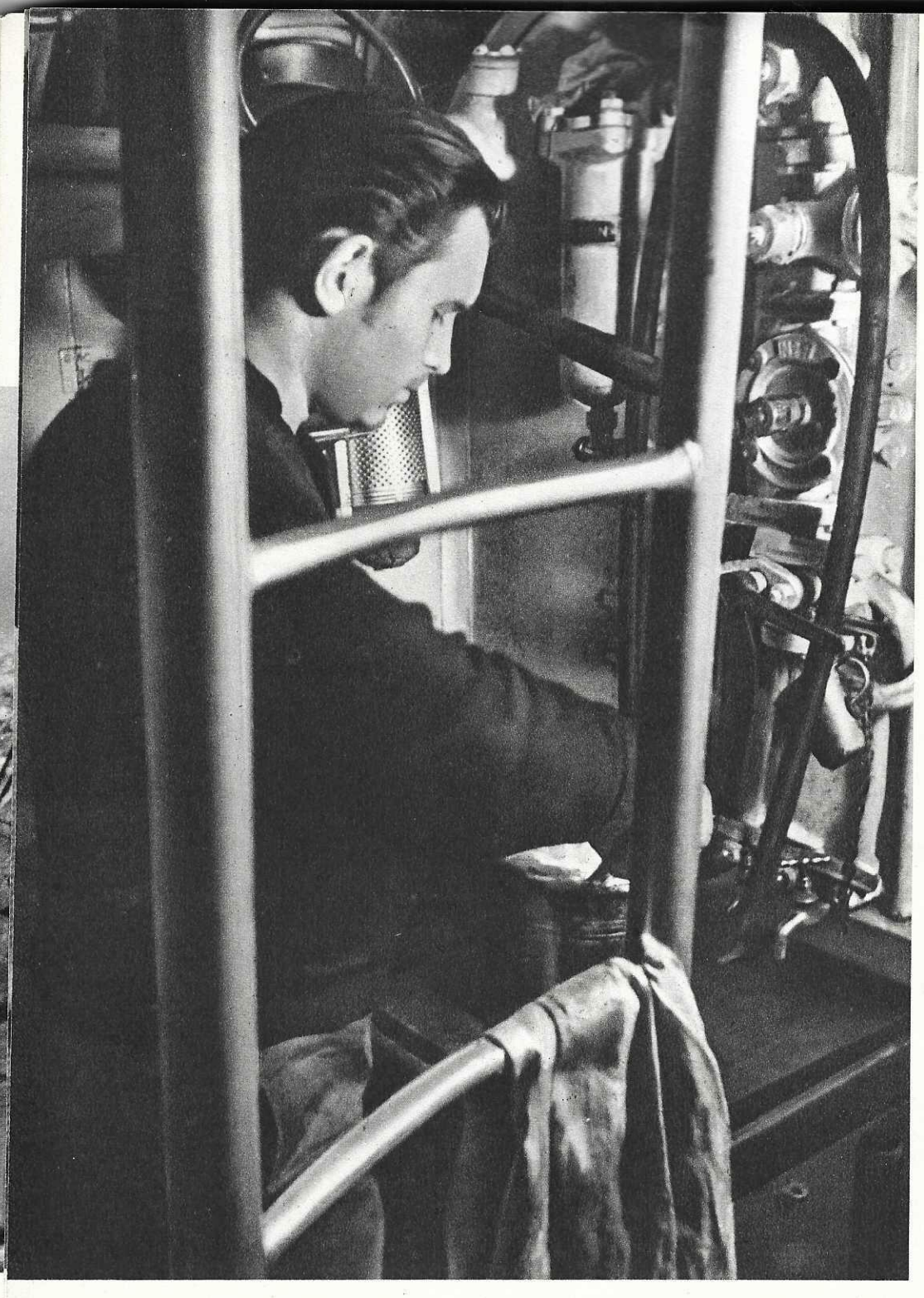
Jede Gelegenheit, mit dem Sextanten astronomisches „Besteck" zu nehmen, die Sonne zu „schießen" oder die Sterne, nimmt der Obersteuermann, der Navigator des Bootes, wahr, oder sein Steuermannsmaat. Denn am Stand der Gestirne, ihre Höhe mit der Chronometerzeit vergleichend, stellt er den Schiffsort fest und kann so das während der unsichtigen Zeit nur „gekoppelte" Besteck, das aus Kurs und Maschinenumdrehung berechnet wurde, auf seine Richtigkeit hin kontrollieren.

Noch darf man sich nicht täuschen lassen über die Gewalt der Altdünung, dieser „Schönwetterseen", durch die sich genau noch so mühsam wie vorher das Boot seinen Weg wühlen muß.



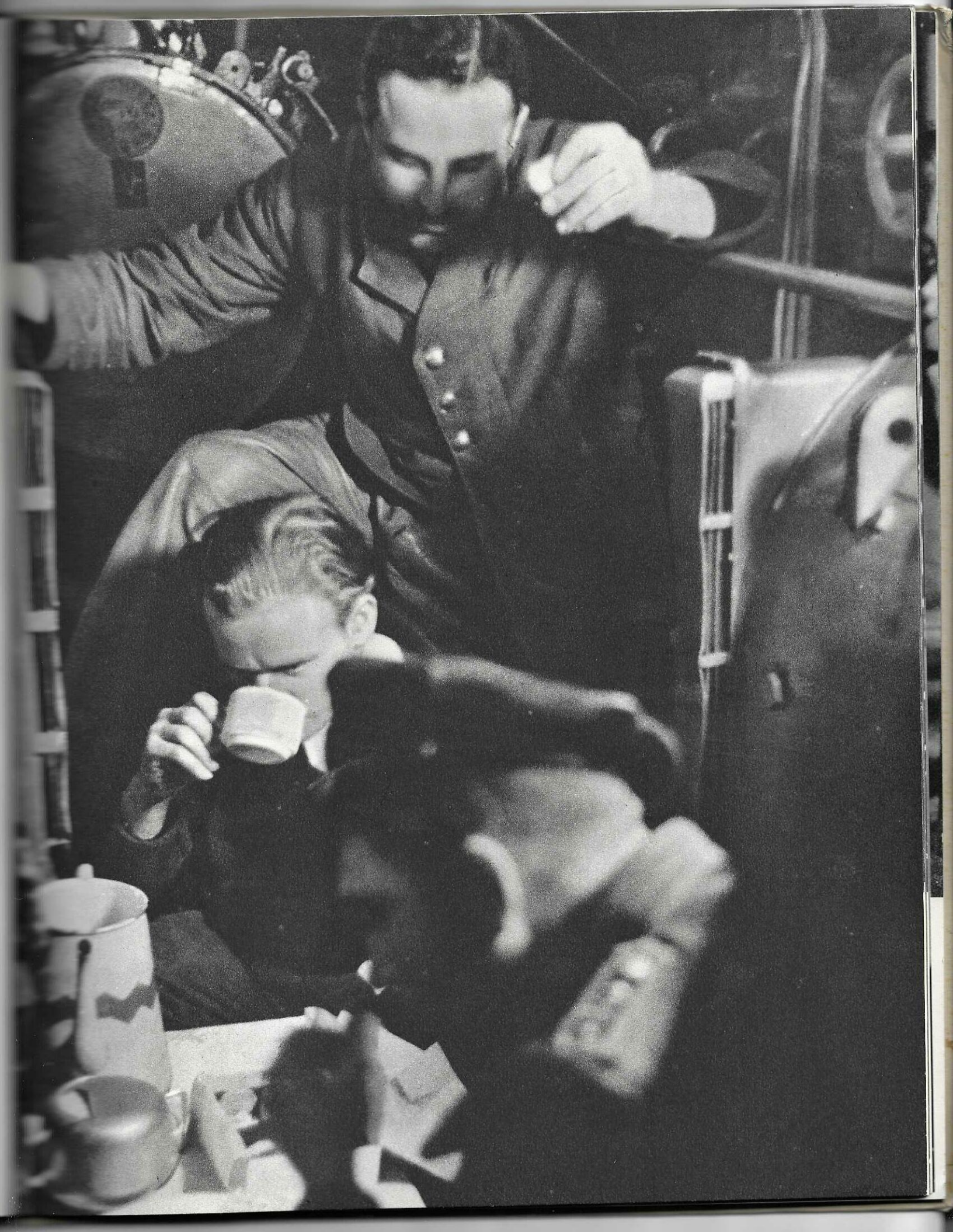
Zum Kartenpult in der Zentrale werden dem Obersteuermann die beobachteten Werte heruntergemeldet. Er rechnet sie nach den Tabellen um und setzt den Kurs mit Zirkel und Dreieck auf der Seekarte ab.

Frühzeitig am Morgen wählt der Schmutt aus dem Vorrat an Konserven die richtige Zusammenstellung für den beliebten „Halben Schlag", den es zu Mittag geben soll. Am besten Fleisch mit Pfifferlingen, mit Speck, Erbsen, Reis, Kartoffeln und Zwiebeln! Zum Nachtisch teilen sich je fünf Mann in eine Büchse Obst; Dose und Löffel wandern von Hand zu Hand.

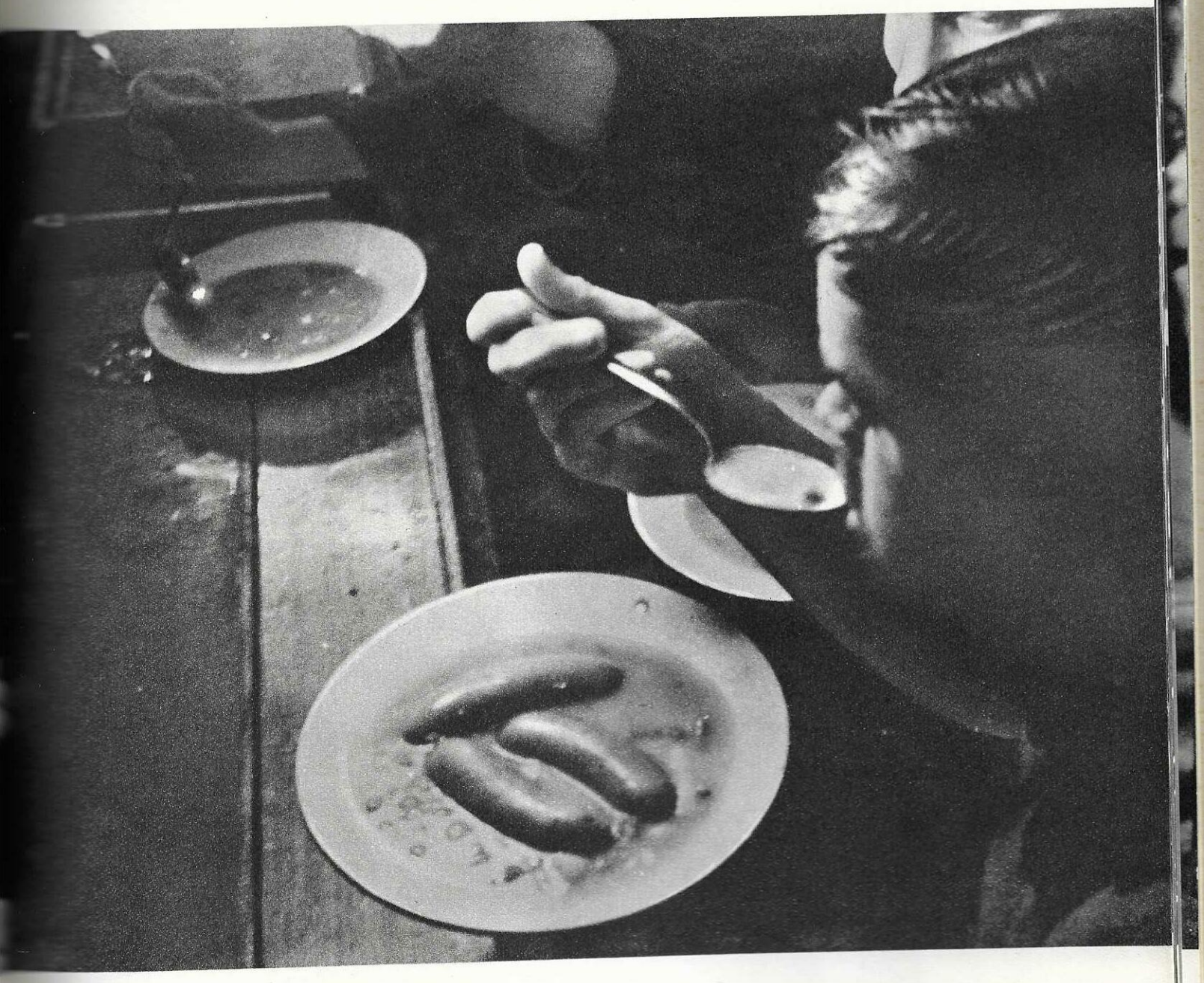


An seiner Anrichte in der Kombüse, einem Brett, das über den Ausguß gelegt ist, hantiert der Schmutt. Mitten durch den winzigen Raum schneiden die Sprossen des (in See verschlossenen) achteren Niederganges. Genau hinter seinem Rücken befindet sich die Kochplatte, auf der für über vierzig Mann pünktlich das Essen bereitet sein soll. Obendrein enthält dieser Raum, durch den der ganze Verkehr zum Diesel- und zum E-Maschinenraum sich hindurchzwängt, auch noch das eingebaute W. C. Da bleibt kaum Platz, bei Seegang umzufallen!

Nachmittagskaffeestunde! Ausnahmsweise einmal zur Feier des Ostersonntages eingelegt! Der Obermaschinist trinkt ihn bei der E-Maschinen-Wache im Hecktorpedoraum. Es ist ein Getränk mit viel Zucker und Dosenmilch; dazu gibts Keksgebäck.

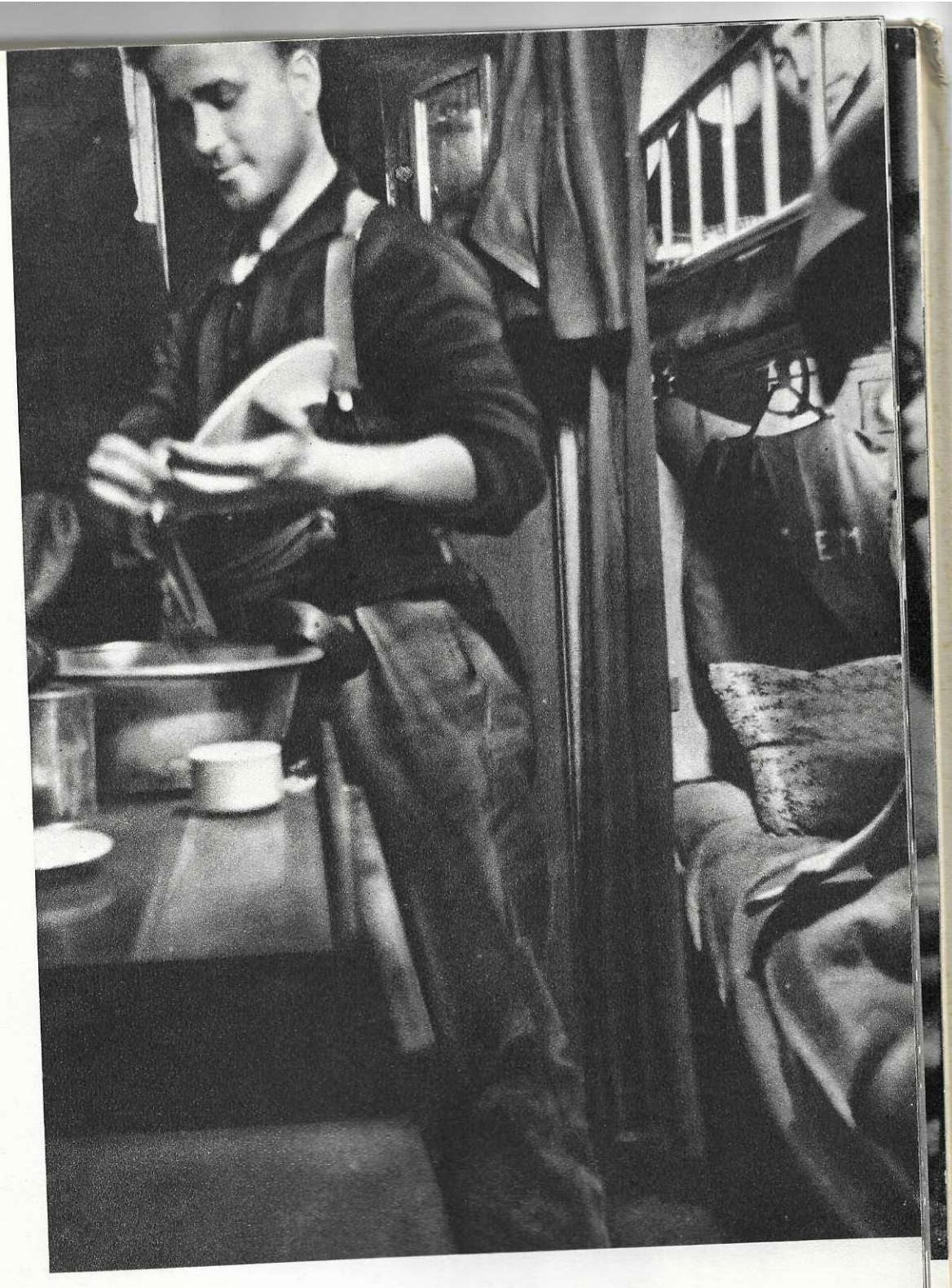


Die Mannschaft ißt und schläft im Bugraum. Pepi, dem Ostmärker, schmeckt der Reisbrei besonders gut. Lütten von der Ostseeküste dagegen hält sich lieber an den Büchsenschinken, und Willem aus Ostoberschlesien, der an beiden sich schadlos hielt, beschließt das Abendbrot mit einer Tasse gesüßtem Tee. Die anderen, soweit sie nicht jetzt auf Wache sind, „rucksen" bereits auf ihren Kojen rechts und links. Die zwei sitzen vor den Schläfern; Willem dagegen hockt auf der Zitronenkiste am Kopfende der Back, des aufgeklappten Tisches, der nicht für alle gleichzeitig Platz bietet. Sie fahren gerade getaucht, sonst würde solch friedliches Bild leergegessener Tellerberge nicht sich bieten!



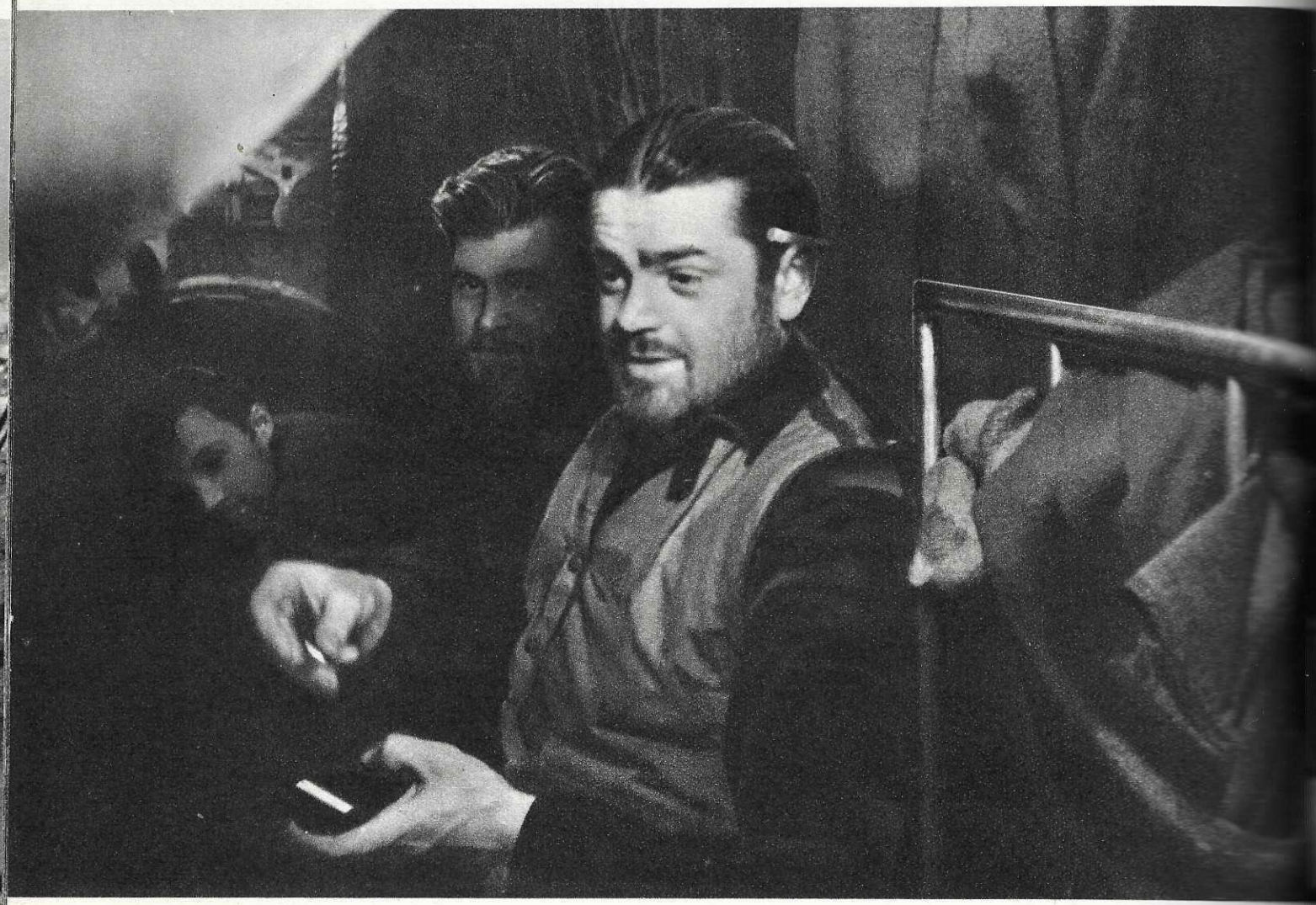
Noch als letzter sitzt wieder einmal der kleine schmächtige Bootsmaat, den Teller in der Hand, beim Mittagessen an der zur Hälfte aufgeschlagenen Back zwischen den engen Kojenwänden des U-Raumes. Es gab Erbsensuppe mit Speck und Büchsenfleisch darin. Außerdem für jeden ein Paar Würstchen. Da die meisten auch so schon satt wurden, wanderten nacheinander 16 Stück davon auf seinen Teller. Die letzten hat der Apparat gerade noch erwischt! („Was, du Kerl, du Farmer, hast mich gefilmt?", fuhr er lachend auf, als der Verschluß klickte.) Das Bild, ohne Lampen schnell und unbemerkt geknipst, wurde doch ein Dokument: Erwins letzte Drei!

Friedliches Stilleben auf der Back im U-Raum nach geschlagener Schlacht. Auch das nur möglich bei äußerst ruhiger See oder unter Wasser! Es hat Tee gegeben, Speck und Krabben in Gläsern; ein Kanten leicht verschimmelten Frischbrotes liegt noch zwischen den Bestecken: Man ist erst höchstens zehn Tage unterwegs! Später gibt es nur noch Büchsen- oder grobes Knäckebrot, je nach Geschmack. Gegessen wird von kleinen Holzbrettchen, auf denen auch die Spiegelseier von der Kombüse nebenan für jeden hereingereicht werden. Sie sind besonders beliebt; von ihnen findet sich auf dem Bilde keine Spur!

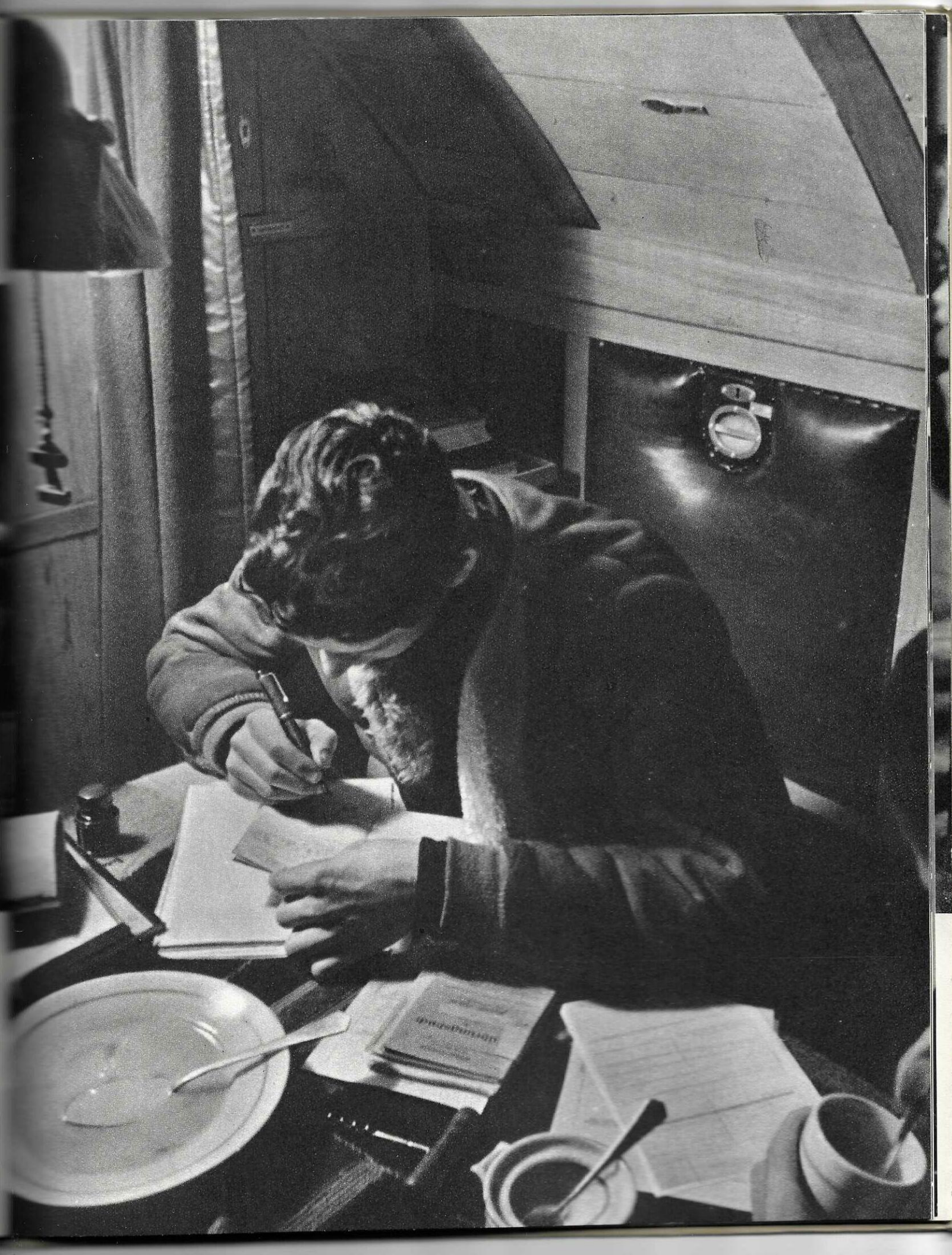


Während die Mannschaft in täglichem Wechsel selbst ihre „Backschafter" stellt, die das Essen aus der Kombüse holen, aufbacken und abbacken (die Kartoffeln für das ganze Boot schält man morgens gemeinsam als erstes gleich nach dem Wecken, alle die nicht auf Wache sind), haben die Maate, die Feldwebel und die Offiziere für die Dauer der Reise ihren bestimmten Backschafter, der „abzubacken", zu spülen hat, auch die Dosen öffnet und alles ansprechend auf Schüsseln und Tellern vorbereitet — im Bugraum macht das freiere Räuberleben den Männern Spaß! In der oberen Koje an Steuerbordseite liest bereits der Mechanikersmaat, ehe er den grünen Vorhang dichtzieht und das Licht ausschaltet, um zu „filzen".

In der sogenannten Offiziersmesse, auch nur einer winzigen Nische zwischen hohen Spindwänden und Kojen, deren eine, die des L. I., über Tag als Sofa dient, sitzt gegen Ende der Reise nach dem Abendbrot der I. W. O. und schreibt die Führungsbücher. Auch hier flutet alles Leben mitten durch den Raum, denn jeder ist zugleich Durchgang in der engen Röhre. Neben ihm wartet auf dem Klappstuhl der L. I. auf das Freiwerden seiner Koje. Solange mixt er an seiner geliebten Zitrone mit Zucker. Wegen der vielen Konservenkost sind Zitronen unerläßlich. Die meisten trinken sie im Tee, manche essen sie so aus der Hand.



Auf sechzehn Würstchen gehört als Abschluß eine Zigarette! „Hier! kommst du mit, eine stoßen?" Die eigene schon hinters Ohr geklemmt, fragt der Bootsmaat seinen Kumpel, ob auch er vor dem Schlafengehen eine rauchen will im Turm, der bei Überwasserfahrt dafür freigegeben ist. Er ist ein lustiges Haus, jederzeit mit groben Worten zu humorvollem „Flachs" aufgelegt, und, so wüst er in See auch aussieht, eine Seele von Kerl.



Der Kommandant verbringt die Zeit meist in seinem „Raum", der schmalen Nische neben der Zentrale im Durchgang zu den vorderen Teilen des Bootes, dem Funkschapp gegenüber. Sie ist genau so lang, wie ein Mensch zum Schlafen nun einmal Platz braucht. Abgeschlossene Kammern gibt es auf einem U-Boot nicht. Auf seiner Lederkoje „filzt" er oder er sitzt an seinem Klappschreibtisch und liest. In die Rückenlehnen und die obere Wölbung des Druckkörpers sind die Spinde eingepaßt, um alles, was er braucht, aufzunehmen. Er hat die Gummihose bereits übergestreift und Mantel und Südwester griffbereit neben sich hängen, um sofort, wenn etwas „anliegt", auf die Brücke stürzen zu können.

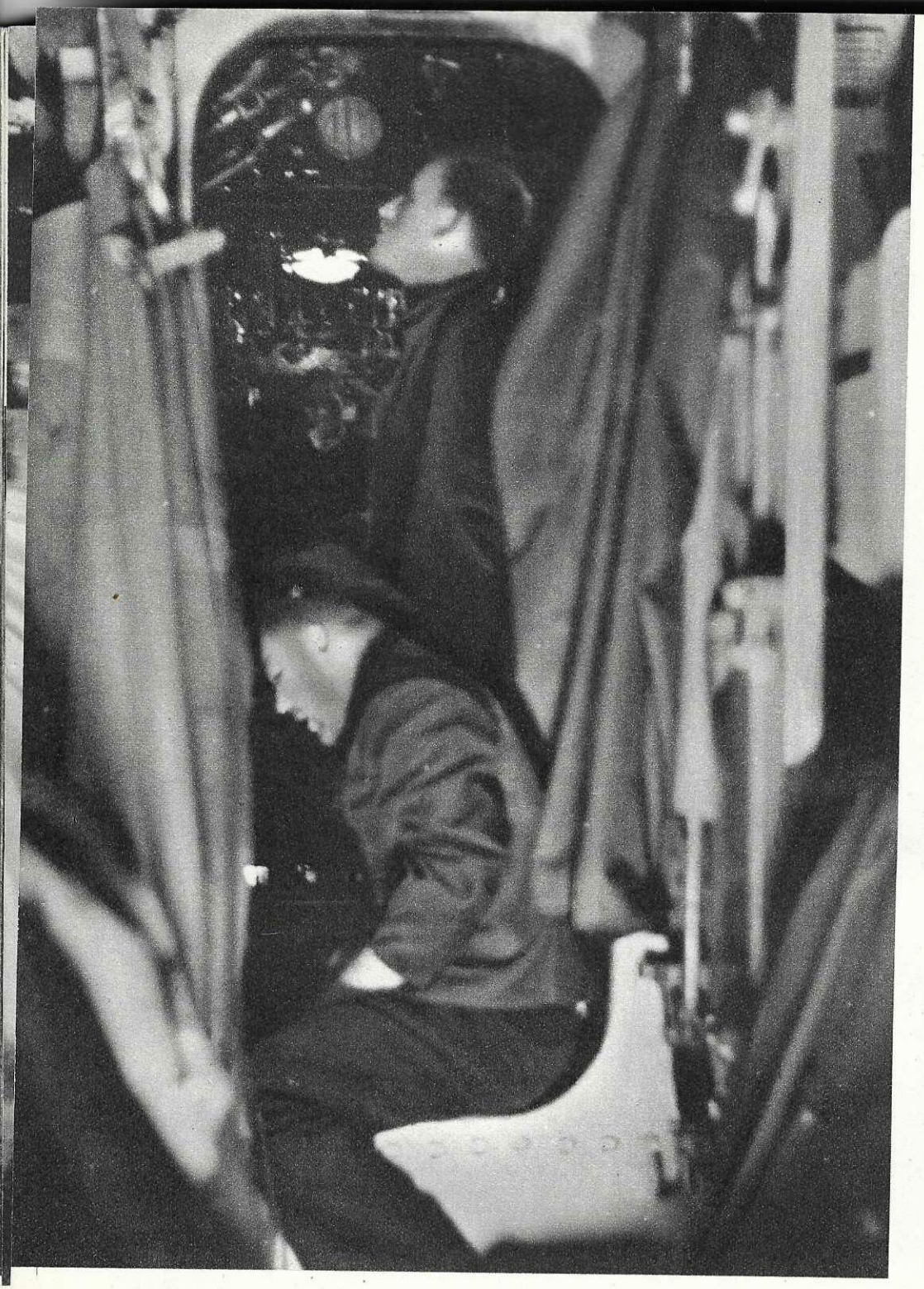
Freizeit! Im U-Raum wird Skat gespielt. Da schauen zwei „Kibitze" aus der Zentrale durch das Kugelschott herein. Ihre Wache erlaubt es, zumal der eine der beiden Maate dem anderen nur zur Gesellschaft sich gerade dort aufhält und auf das Freiwerden des „Rauchsalons" im Turm wartet. An allen Vorsprüngen an Backbordseite hängen die Ledersachen der seemännischen Freiwache in dem engen Raum. Links, vor der Koje der beiden Zentralemaate, hängt der grüne Vorhang noch zurückgeschlagen herab.

Die Maschinenwache, z. B. die im E-Maschinenraum, hat für gewöhnlich nicht viel mehr zu tun als eben zu wachen, d. h. bereit zu sein. Schrillt der Maschinentelegraph oder gar die Alarmglocke, so hat sie hochzuspritzen und ihre Hebel zu schalten. Von sechs zu sechs Stunden geht man Maschinenwache. Unzählige Romane wandern von Hand zu Hand. Der Kaffeesack im Gang bildet einen prächtigen Sitz. Aber bei Seegang trocknet rechts und links über den Schutzstangen das triefnasse Gummizeug der Brückenwache; denn der E-Raum ist der wärmste im ganzen Boot.

Auf der Kante der Kojen, womöglich vor den darinliegenden Schläfern, hockt das ständige Skatkleeblatt, zwei Maate und ein Gefreiter aus dem Bugraum, an der zur Hälfte aufgeschlagenen Back. Friedlich schaukelt die Lampe im leichten Schlingern des Bootes; der Lautsprecher unter der Decke verbreitet (bis 24 Uhr) das Radioprogramm des Kurzwellensenders aus der Heimat oder, wenn der Empfang zu schlecht ist, Schallplattenmusik. Zwischen den Sitzenden hindurch muß jeder sich winden, der von der Maschine oder der Kombüse nach vorn will oder umgekehrt. Die Metall-Leitern vor den Kojen sollen bei Seegang die Schläfer vor dem Herausstürzen schützen; aber manches Mal poltert einer über sie hinweg, womöglich in die gegenüberliegende, dann unten stehende Koje hinein.

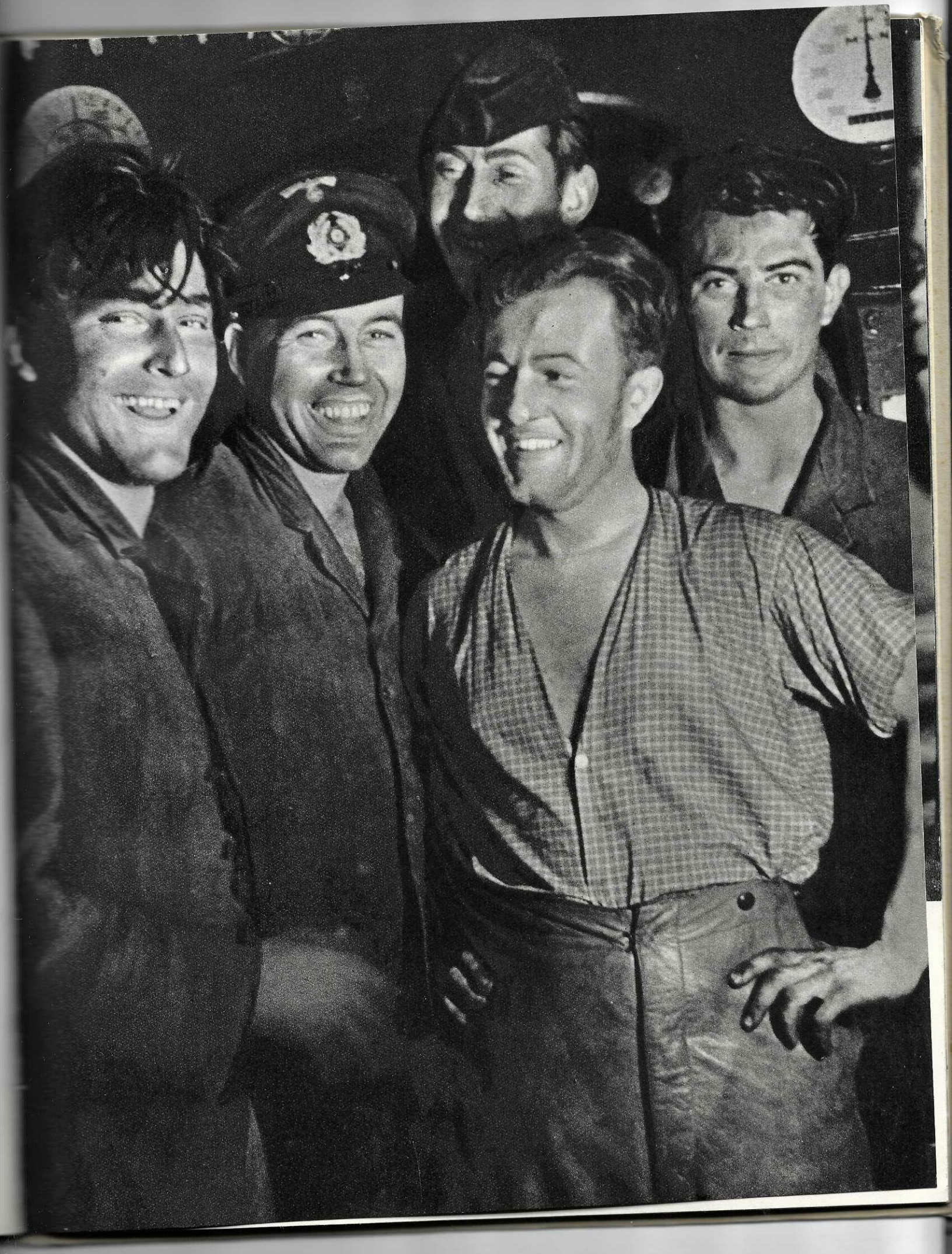
Der E-Maschinist liebt es, seinen Männern nicht nur fachliche Dinge auseinanderzusetzen, sondern auch einmal von der Heimat zu erzählen. Es ist warm und gemütlich hier und nicht so laut wie am lärmenden Diesel nebenan, so daß man sich gut verständigen kann. Schwerfällig schlingert die Hängematte, prall mit Keks und Knäckebrot gefüllt, über den Köpfen. Die Schalter geben die Rückenlehne, wenn man auf der Stange vor ihnen sitzt. Die anderen hocken auf den Kisten und Säcken am Boden, denn jeder freie Platz an Bord ist, wenn das Boot in See geht, bis zum letzten ausgenutzt für den Proviant. Besondere Sitze, Stühle oder dergleichen gibt es nicht.

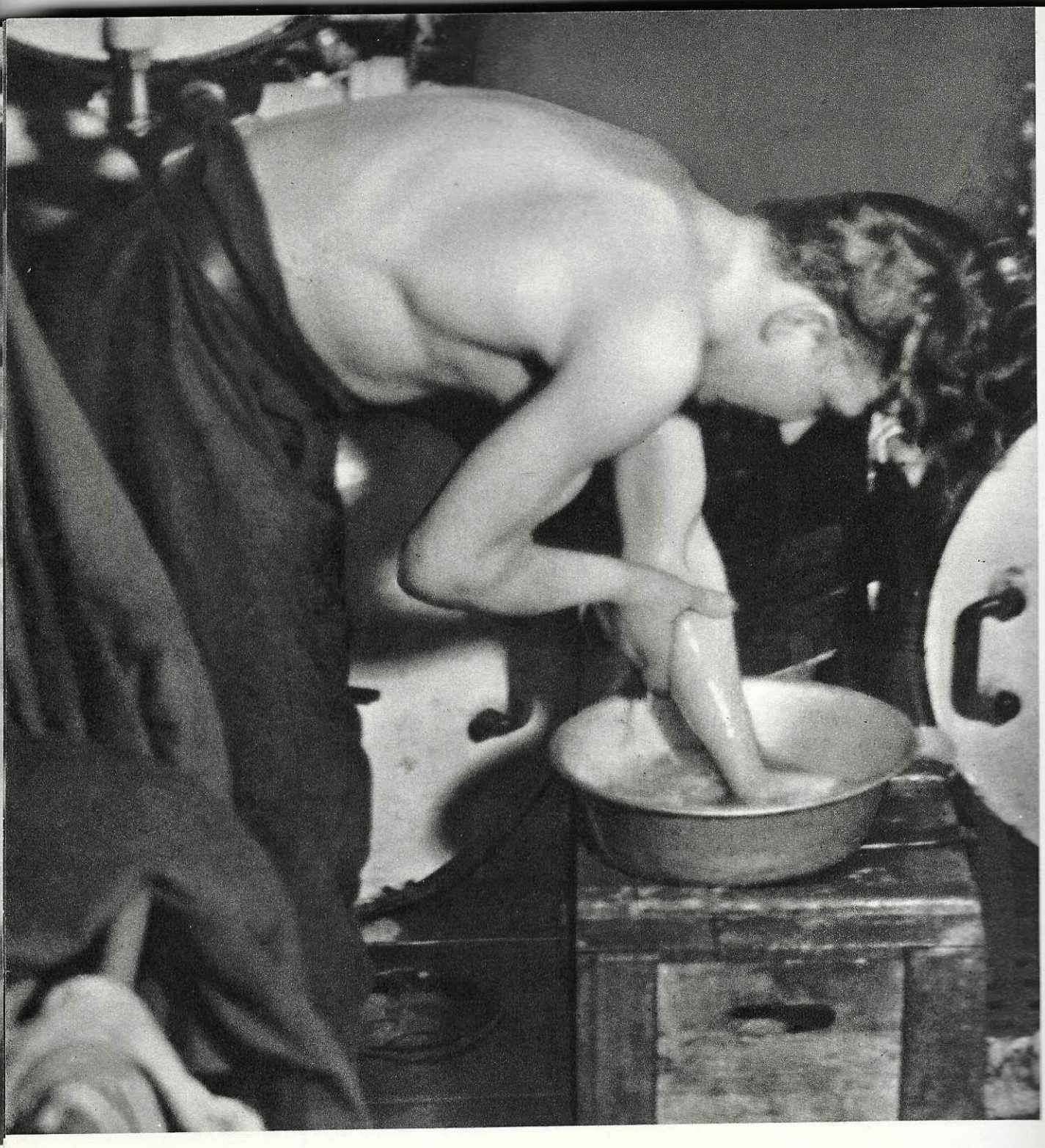
Jeder der Heizer, nicht nur die Maschinenmaate und gar die Obermaschinisten, sind Spezialisten ihres Faches, oft gelernte Mechaniker, Motorenschlosser usw. Jetzt fahren sie auf dem U-Boot zur See gegen den Feind. Als Laie glaubt man es einfach nicht, unter welch erschwerenden Bedingungen die kompliziertesten Reparaturen, die einmal nötig werden können, diese Arbeiter, Seeleute und Soldaten weit draußen im Atlantik, ganz auf sich allein gestellt, zustande bringen.



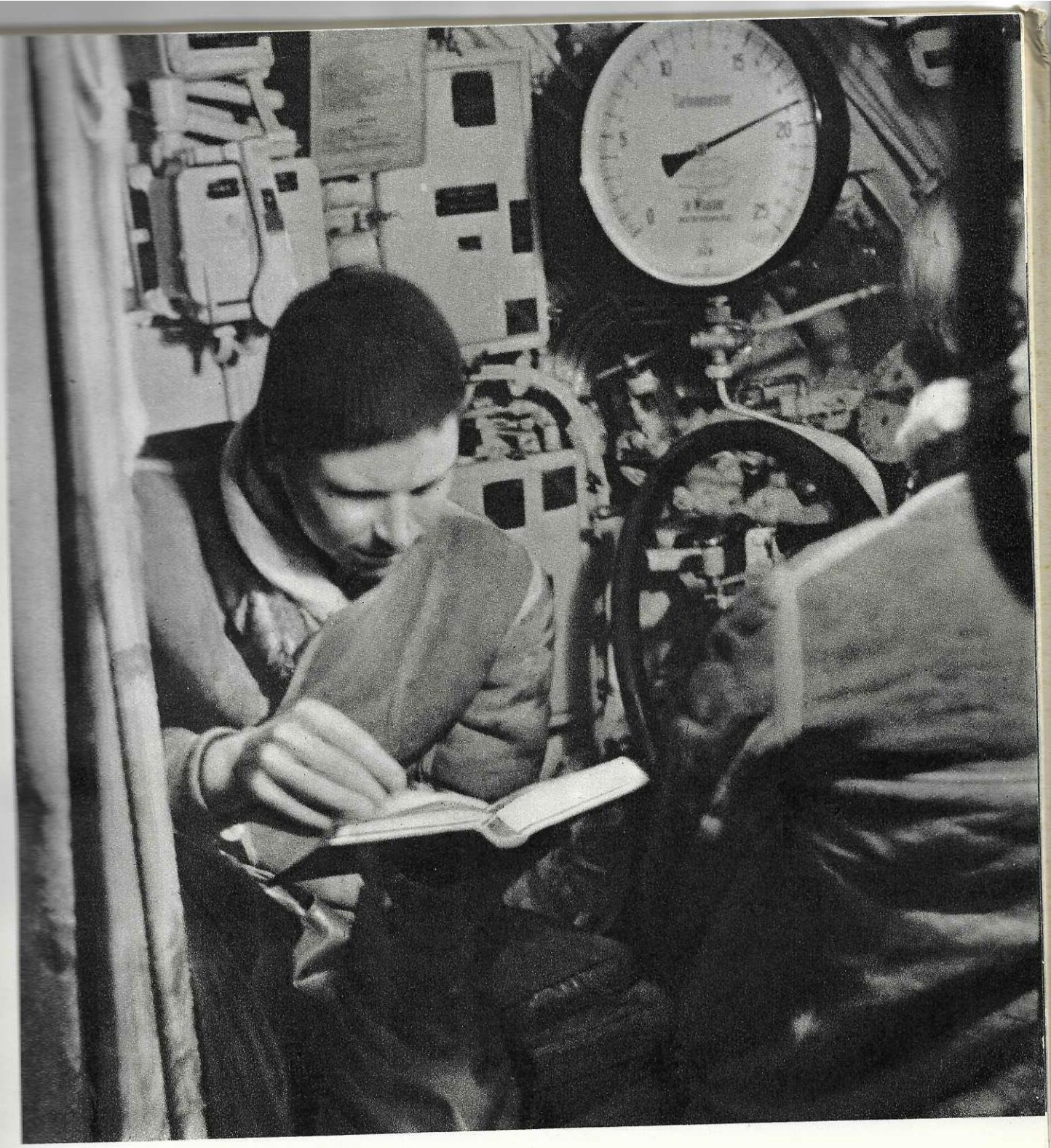
Der Obermaschinist und seine Heizer suchen nach dem Schaden, der sich bemerkbar machte. Das Boot ist deshalb getaucht. Gleich werden sie den halben Diesel auseinanderbauen und zu hämmern, zu klopfen und zu feilen beginnen. „Schmiede im Atlantik" nennt das der Seemann und nutzt die Zeit so lange zum Schlafen.

Jetzt ist der Motor wieder „klar" und kann etwas herzeigen! Die Wache, die ihn reparierte, ist stolz auf ihre Leistung, und das mit Recht. Stunden hindurch hat sie schweißtriefend und verschmiert aufs schwerste gearbeitet. Es hat „Kujambel" (Saft) gegeben. Aber jetzt will sie mit ihrem Obermaschinisten, der selbst genau so wie sie zupackte, im Bilde festgehalten werden. Erst dann wird sich gereinigt, und vor dem Schlafengehen — die andere Wache zieht jetzt auf — in der nächtlich leeren Kombüse nebenan etwas Gutes noch „geschmirgelt". Sie haben es verdient! Alkohol wird während der Feindfahrt an Bord nicht ausgegeben.





Schnell vor dem Wiederauftauchen wäscht sich der Heizer den gröbsten Dreck vom Leib. Sind sie erst oben, so werden Schüssel und Wasser nicht mehr so willig stillehalten! Normalerweise gibt es während der Reise für jeden nur etwa alle drei Wochen einmal drei Liter warmes Süßwasser zum Waschen; wenn man will. Das Zähneputzen und gelegentliche Händewaschen mit Seewasser oder mit dem zwar süßen, aber fettbrockenhaltigen aus der Torpedozelle ist kein Vergnügen, muß aber die übrige Zeit genügen!



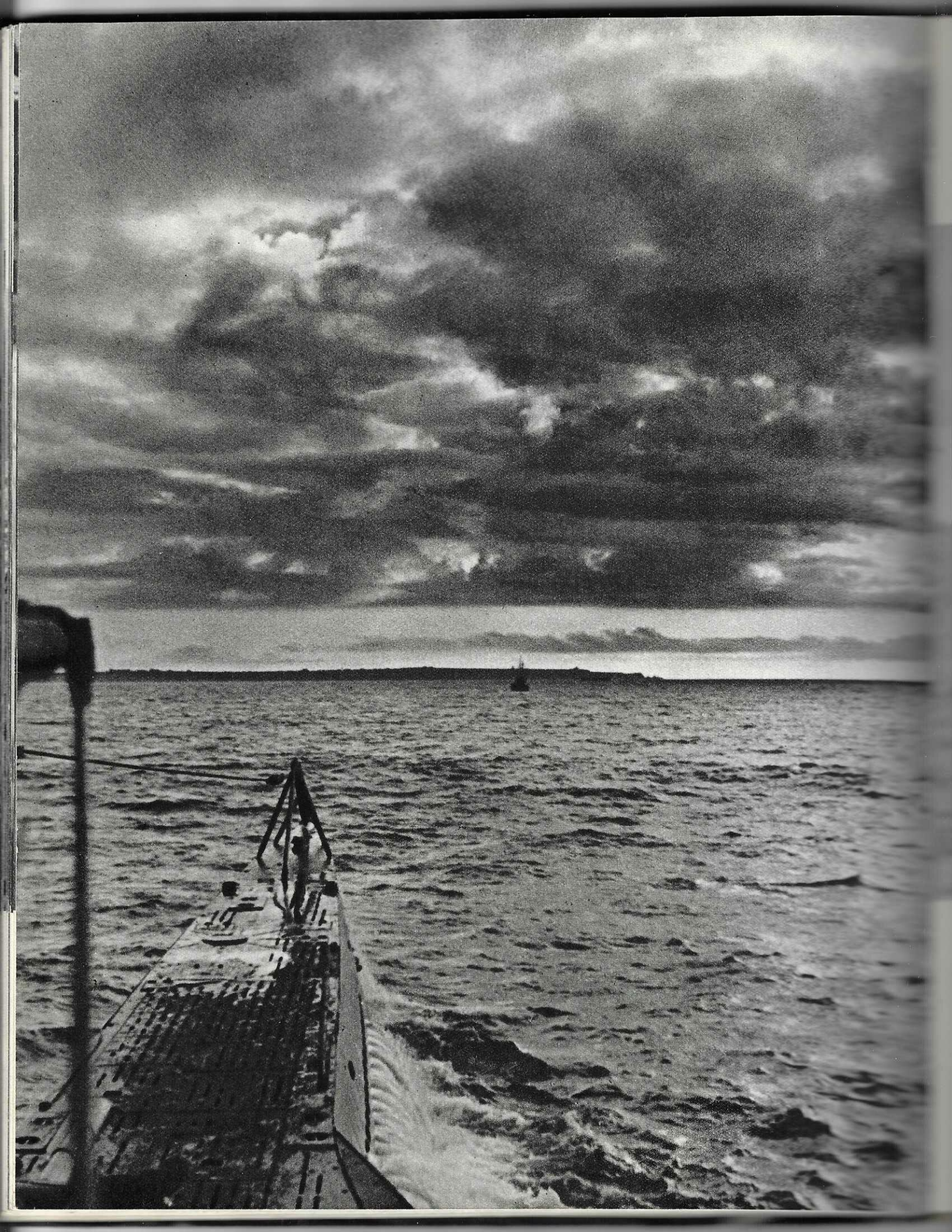
Bei Unterwasserfahrt „geht" der W. O. in der Zentrale seine Wache. Es liegt nichts besonderes an, sonst stünde hier der L. I. statt seiner, und statt des einen Tiefenrudergängers neben ihm bedienten ihrer zwei die vorderen und die achteren Tiefenruder. Im Augenblick aber ist man lediglich wegen zu geringer Sicht für ein paar Stunden getaucht, bis das Wetter wieder besser ist. Der Offizier liest. Er sitzt, wie der Rudergänger, auf einem grünen Lederkissen über dem Kartenschrank. Alles ist friedlich und still. Man hört kaum einen Laut außer dem leisen Brummen des Umformers. Wer irgend Freiwache hat, nutzt die wunderbar bewegungslose Lage des Bootes, die Zeit zu verschlafen.

Tagein, tagaus lehnt der Zentralemaat während seiner Wache in dieser typischen Haltung schmunzelnd am Kartenpult seines von komplizierten Anlagen starrenden Reiches. Für jeden hat er ein flachsig humorvolles Wort, in jeder Situation. Er rettet die Stimmung, wenn sie einmal flau werden will. Längst trägt er mit seinen vierzehn Feindfahrten das E. K. I., ein unverwüstlicher Spaßvogel und dabei ein ebenso zuverlässiger Könner voller Verantwortungsgefühl: Eine unbezahlbare Legierung! Liegt etwas an, so nimmt er sich kaum einmal Zeit zum Schlaf, auch während seiner Freiwache.

Vor dem Schlafen erst ein paar Seiten aus dem Roman der Bordbibliothek. Das hält aber Paul nicht ab, sich an dem allgemeinen „Flachs" im U-Raum zu beteiligen. Er ist Reservist, Berufsseemann: ein dauernder Grund, sich mit den „jungen Aktiven" zu frotzeln. Doch er ist ihnen allen über mit seinem trockenen, bärbeißig herzlichen Humor.

Die warme, weiche Lammfelljacke unter dem Nacken, in die ewig feuchte Wolldecke eingewickelt, gelegentlich fällt — wie man sich auch legen mag — ein Tropfen Schweißwasser des Bootes einem ins Gesicht, so schläft Hein Seemann in jeder Lage, in jeder noch so tollen See, im wildesten Lärm der Kameraden und des Radiokastens, unverzüglich ein, neue Spannkraft zu gewinnen.

Gischtübersprüht und wohlig sich wiegend läuft derweilen das Boot seine Meilen ab. Es patrouilliert, es jagt in seinem Raum, dem Niemandsland der weiten, pfadlosen See, sie freizukämpfen von ihrem Diktator: England. U-Bootsfahren ist nichts für Muttersöhnchen. U-Bootsfahrer sind harte Männer. Sie werden dazu, zu Härte und zu Stolz erzogen durch den Kampf mit der Naturgewalt, in der es sich zu behaupten gilt, und im Einsatz gegen den Feind.



Wieder klar zum Landgang. Schon halten Bootsmann und Obermaschinist nach dem Liegeplatz Ausschau. — Weiß Gott und die Heilige Anna, da ist ja Musik zur Begrüßung angetreten!

Erst nach langen anstrengenden Wochen der Fernfahrt, manchesmal erst nach Monaten, kommt für das Boot mit dem Morgenrot eines frühen Tages die bekannte Küste wieder in Sicht. Wenige Stunden noch, dann werden sie im Einsatzhafen sein.

Sechs Wochen Bart — der Kommandant trägt ihn wie all seine Männer!

Dem Dieselheizer, im Minengebiet wiederum die Schwimmweste um, schmeckt die erste Zigarette in freier Luft. Seit dem Auslaufen hat er nicht mehr draußen gestanden. Doch alles Schwere ist bald vergessen; die Reise war nicht umsonst. Das zu wissen bringt Stolz und Glück.

Die Frühsonne blitzt in den Instrumenten der Militärkapelle, der ganze Lieger ist voll von Kameraden, an der Pier stehen sie dicht gedrängt — da ist wohl gar der Admiral, der Befehlshaber, selbst herausgekommen, uns zu begrüßen! Mann, o Mann, das gibt einen richtigen Empfang!

Mit seinen Siegeswimpeln am ausgefahrenen Sehrohr — für jeden versenkten Dampfer einen — hat das brave Boot nun festgemacht. Die Begrüßung ist vorüber. Die Kameraden sind mit ihren Brocken an Land gegangen, auf der Brücke ist nur die Wache zurückgeblieben. Gleich verholt das Boot ins Dock. Der Urlaub winkt. Aber bald wollen sie alle wieder in See!

Wie die Wikinger einst ihren roten Kampfschild im Mast, ging es um das Herrenrecht zur See, so fahren heute auch sie, die deutschen U-Boote, die brennend rote Kriegsflagge, die der Führer ihnen gab, durch den weiten Atlantik; im Kampf für die Zukunft.

Bildernachweis: Kriegsberichter Dietrich (S. 43), Dr. Frank (S. 52), Jordan (S. 36, 37, 62), Schwich (S. 11), Tölle (S. 8, 12, 92, 93), Archiv U-Bootswaffe (S. 6, 7, 16, 18, 26, 31, 38, 39, 40, 41, 42, 57, 59, 79, 87, 94); alle übrigen: Kriegsberichter Dr. Harald Busch